

**RESOLUÇÃO Nº , DE DE DE 2016.**

Aprova a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135.

**O DIRETOR-PRESIDENTE 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, XXX e XLVI, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo nº 60800.229471/2011-75, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em xx de xxxxx de 2016,

**RESOLVE:**

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Resolução, a Emenda nº 04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 135 (RBAC nº 135), intitulado “Requisitos operacionais: operações complementares e por demanda”, consistente nas seguintes alterações:

I – os parágrafos 135.1(a)(2) e (a)(3) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.1** .....

(a) .....

(2) cada pessoa empregada ou prestando serviços a um detentor de certificado na condução de operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva e alterações de uma aeronave;

(3) o transporte de correspondências por aeronaves conduzido sob um contrato celebrado de serviços postais;”

II – o parágrafo 135.1(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.1** .....

(a) .....

(4) este parágrafo provê um método alternativo (conhecido como Programa de Qualificação Avançada, AQP) às provisões dos RBAC 61 e 142 e dos RBHA 63 e 65, ou RBAC que venham a substituí-los, bem como dos RBAC 121 e 135, para qualificação, treinamento e exames, garantindo a competência de suas tripulações, despachantes de voo, instrutores, examinadores credenciados e o restante do pessoal de operação que têm que atender aos requisitos de treinamento dos RBAC 121 e 135, podem seguir conforme o previsto na subparte Y do RBAC 121;”

III – o parágrafo 135.1(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.1** .....

(c) [Reservado]”

IV – exclusão do parágrafo 135.1(d);

V – O parágrafo 135.3(a)(2) e (a)(3) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.3** .....

(a) .....

(2) enquanto operando fora do Brasil, atender às normas do Anexo 2, Regras do Ar, à Convenção Internacional de Aviação Civil ou aos regulamentos do país estrangeiro sobrevoado, o que se aplicar, e a quaisquer regras do RBAC 61 e do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, incluindo o cumprimento dos requisitos de proficiência linguística estabelecidos no RBAC 61 e deste regulamento, que sejam mais restritivas que as do referido Anexo ou dos regulamentos do país estrangeiro e que possam ser cumpridas sem violar tal anexo e tais regulamentos. O Anexo 2 é incorporado, por referência, ao parágrafo 91.703(b) do RBHA 91, ou parágrafo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo; e

(3) garantir que os pilotos designados para operações internacionais estejam em conformidade com os requisitos de proficiência linguística estabelecidos no RBAC 61.”

VI – O parágrafo 135.3(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.3** .....

(d) Somente é permitido conduzir Ligações Sistemáticas se:

- (1) forem cumpridos os requisitos específicos para tal operação constantes neste regulamento e nos demais normativos da ANAC; e
- (2) a mesma for aprovada nas especificações operativas do detentor do certificado.

VII – exclusão da seção 135.4;

VIII – O parágrafo 135.23(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(2) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves e para determinar conformidade com a seção 135.185;”

IX – Os parágrafos 135.23(a)(16)(i)(D), 135.23(a)(16)(i)(E) e 135.23(a)(16)(i)(F) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(16) .....

(i) .....

(D) armazenamento eventual;

(E) embalagem e transporte de artigos perigosos da própria empresa; e

(F) carregamento e descarregamento.”

X – O parágrafo 135.23(a)(16)(ii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(16) .....

(ii) possibilitar a correta identificação de objetos, cargas e embalados marcados ou etiquetados como contendo artigos perigosos ou que mostrem sinais de conter artigos perigosos não declarados e, se tais artigos tiverem que ser transportados, guardados ou manuseados, procedimentos para:

(A) rejeitar embalados que não estejam em conformidade com o Manual de Artigos Perigosos, ou que parecem conter artigos perigosos não declarados;

(B) reservado

(C) notificação e relatório de incidente com artigo perigoso na forma e maneira estabelecidas pelo RBAC 175;

(D) notificação ao piloto em comando da existência de artigo perigoso a bordo; e

(E) se as especificações operativas do detentor do certificado permitirem o transporte de artigos perigosos, assegurar o seguinte:

( 1 ) que os objetos, cargas e embalados contendo artigos perigosos sejam apropriadamente expedidos e aceitos, na forma e maneira estabelecidas pelo RBAC 175;

( 2 ) que os objetos, cargas e embalados contendo artigos perigosos sejam apropriadamente manuseados, armazenados, embalados, carregados e descarregados da aeronave, na forma e maneira estabelecidas pelo RBAC 175;

( 3 ) que os procedimentos para a Notificação do Piloto em Comando estejam em conformidade com os requisitos do RBAC 175; e

( 4 ) que os itens de suprimento da aeronave, material de consumo ou outros itens regulados pelo RBAC 175 sejam manuseados, armazenados, embalados, carregados e descarregados da aeronave em conformidade com os requisitos do RBAC 175.”

XI – O parágrafo 135.23(a)(22) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(22) uma descrição dos procedimentos de manutenção e de preenchimento e assinatura da liberação de aeronavegabilidade das aeronaves, quando os serviços de manutenção forem realizados por uma organização de manutenção certificada pela ANAC;”

XII – O parágrafo 135.23(a)(24) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(24) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pelas seções 135.439 do RBAC 135 e 43.11 do RBAC 43, ou pelas seções 91.417 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e 43.9 do RBAC 43, como aplicável;”

XIII – O parágrafo 135.23(a)(26) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(26) [reservado];”

XIV – O parágrafo 135.23(a)(29) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(29) para detentores de certificado que utilizarem aeronaves com certificação de tipo para mais de 9 assentos, a descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise para monitorar continuamente a performance e a eficiência do programa de manutenção adotado e corrigir qualquer deficiência do referido programa;”

XV – Os parágrafos 135.23(a)(38) e (a)(39) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(38) deve conter limitações de certificação e funcionamento do avião, de peso de decolagem, de rota e de pouso;

(39) descrição das políticas e procedimentos relativos ao relato rotineiro de condições meteorológicas e observações em rota, em subida e em outras fases do voo (AIREP);”

XVI – Inclusão dos parágrafos 135.23(a)(40) e (a)(41) que passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.23** .....

(a) .....

(40) obrigação de informação, por AIREP ESPECIAL das tripulações, quando do encontro de fenômenos relacionados a atividades vulcânicas; e

(41) outras instruções e procedimentos relativos às operações do detentor de certificado, a critério do mesmo.”

XVII – O parágrafo 135.25(d)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.25** .....

(d) .....

(3) a aeronave atender aos requisitos deste regulamento e do RBAC nº 21;”

XVIII – A seção 135.29 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.29** .....

(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO) que:

(1) estabeleça a política e os objetivos da organização para a segurança operacional;

(2) estabeleça as metas e indicadores de desempenho da segurança operacional que permitam avaliar o alcance dos objetivos da segurança operacional;

(3) estabeleça a estrutura organizacional e os responsáveis pela implementação, manutenção e melhoria contínua do sistema;

(4) identifique os perigos e avalie os riscos operacionais a eles associados;

(5) aplique ações corretivas e preventivas desenvolvidas a partir dos riscos operacionais avaliados, bem como avalie a efetividade dessas ações;

(6) execute supervisão permanente das atividades da organização, de modo a garantir a segurança operacional requerida;

(7) planeje e realize periodicamente avaliações internas ou auditorias do SGSO, visando sua adequação ao contexto operacional da organização e a melhoria contínua dos níveis de desempenho da segurança operacional;

(8) assegure que as pessoas envolvidas com atividades sensíveis para a segurança operacional possuam as competências necessárias e estejam cientes de suas responsabilidades;

(9) comunique os resultados relativos ao desempenho da segurança operacional, bem como dissemine informações que aprimorem a cultura da segurança operacional da organização; e

(10) gere e organize documentos e registros que forneçam evidências do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO.

(b) O SGSO de cada detentor de certificado deve:

(1) ser estabelecido de acordo com a estrutura prevista no apêndice H deste regulamento; e

(2) ser proporcional ao tamanho da organização e à complexidade de suas operações.

(c) O SGSO de cada detentor de certificado deve ser implementado e mantido de modo que seja considerado aceitável pela ANAC.

(d) Cada detentor de certificado que opera aviões cujo peso máximo de decolagem certificado é superior a 27000 kg deve, até [12 meses após a data da emenda], estabelecer e manter um programa de acompanhamento e análise de dados de voo como parte de seu SGSO. O detentor de certificado pode contratar de terceiros a operação de um programa de acompanhamento e análise de dados de voo, porém deve manter total responsabilidade pela manutenção de tal programa

(e) O programa de acompanhamento e análise de dados de voo mencionado no parágrafo anterior não pode ser utilizado com finalidade punitiva e deve conter salvaguardas adequadas para proteger as fontes dos dados.

(f) Cada detentor de certificado deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e orientação do pessoal operacional, como parte de seu SGSO.”

XIX – A seção 135.41 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.41** .....

Se o detentor do certificado ETA emitido segundo este regulamento permitir que uma aeronave de sua propriedade ou por ele arrendada seja engajada em qualquer operação que o detentor de certificado saiba estar violando as normas do parágrafo 91.19(a) do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, tal operação é base para a suspensão ou revogação de seu certificado.”

XX – exclusão da seção 135.62;

XXI – Os parágrafos 135.63(a)(4)(v) e 135.63(4)(vi) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.63** .....

(a) .....

(4) .....

(v) a data de emissão e a classe do Certificado Médico Aeronáutico;

(vi) a data e o resultado, incluindo as fichas de avaliação, de cada teste de competência inicial e periódico e de cada exame requerido por este regulamento e o tipo de aeronave voada durante os testes e exames;”

XXII – Inclusão do parágrafo 135.63(a)(4)(xi) que passa a vigorar com a seguinte redação

“**135.63** .....

(a) .....

(4) .....

(xi) certificados de conclusão e fichas de instrução dos currículos de solo e de voo (em aeronave ou simulador), com detalhamento suficiente para demonstrar o correto cumprimento do treinamento previsto e o seu resultado. Tais documentos devem incluir a certificação prevista no parágrafo 135.323(c) deste regulamento; e”

XXIII – O parágrafo 135.63(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.63** .....

(c) Cada detentor de certificado é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duplicata contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. O manifesto deve ser preparado antes de cada decolagem, deve ser assinado pelo piloto em comando e deve incluir:”

XXIV – Inclusão do parágrafo 135.63(c)(9), que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.63** .....

(c) .....

(9) data do voo.”

XXV – O parágrafo 135.63(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.63** .....

(d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma via desse manifesto. Outra via do manifesto de carga deve ser mantida em solo pelo menos até o final do voo, salvo se de outra forma aprovada pela ANAC. O

operador deve conservar o original ou uma via do manifesto de carga, em sua sede operacional, por, pelo menos, 90 dias após a realização do voo.”

XXVI – A seção 135.71 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.71** .....

Um piloto em comando não pode iniciar um voo, a menos que ele verifique que as inspeções de aeronavegabilidade requeridas pela seção 91.409 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou pelas seções 135.419 ou 135.425, o que for aplicável, foram realizadas.”

XXVII – A seção 135.80 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.80** .....

Cada detentor de certificado deve manter permanentemente disponíveis para comunicação imediata a um centro de coordenação de busca e salvamento, listagens contendo informações sobre os equipamentos de emergência e de sobrevivência existentes a bordo de cada uma de suas aeronaves. Tais informações devem incluir, como aplicável, o número, cor, tipo e capacidade dos botes infláveis e coletes salvavidas, detalhes sobre os conjuntos de sobrevivência, de primeiros socorros, de precaução universal e médicos, suprimento de água potável, tipos e frequências dos transmissores localizadores de emergência portáteis (ELT de sobrevivência) transportados e quaisquer outras informações consideradas relevantes para as operações de busca e salvamento.”

XXVIII – O caput da seção 135.87 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.87** .....

“Ninguém pode transportar carga em uma aeronave, incluindo bagagem de mão, a menos que:”

XXIX – Os parágrafos 135.87(d) e (e) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.87** .....

(d) cada assento para passageiro sob o qual pode ser colocada bagagem de mão seja dotado de meios que impeçam que essa bagagem deslize sob impactos suficientemente severos para induzir as forças finais de inércia especificadas para as condições de pouso de emergência do RBAC segundo o qual a aeronave foi certificada.

(e) quando for transportada carga em compartimentos de carga que foram projetados requerendo a entrada física de um tripulante para extinguir qualquer incêndio que possa ocorrer em voo, a carga seja posicionada de modo a permitir um tripulante alcançar efetivamente todas as partes desse compartimento com o jato do conteúdo de um extintor de incêndio portátil.”

XXX – Os parágrafos 135.93(a), (b) e (c) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.93** .....

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (b), (c) (d) e (e) desta seção, ninguém pode usar um piloto automático em altura acima do terreno que seja menor que 500 pés ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático conforme estabelecido no manual de voo da aeronave ou equivalente, o que for mais alto.

(b) Quando usando uma facilidade de aproximação por instrumentos que não seja ILS, ninguém pode utilizar um piloto automático em uma altura acima do terreno que seja menor que 50 pés abaixo da altitude mínima de descida aprovada para o procedimento, ou menor que duas vezes a perda máxima de altura para mau

funcionamento do piloto automático em configuração de aproximação conforme estabelecido no manual de voo da aeronave ou equivalente, o que for mais alto.

(c) Para aproximações ILS, quando as condições meteorológicas conhecidas estão nos mínimos especificados no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, ninguém pode usar um piloto automático acoplado ao ILS, em altura acima do terreno menor que 50 pés ou menor que a perda máxima de altura para mau funcionamento do piloto automático, em configuração de aproximação e acoplado ao ILS conforme especificado no manual de voo da aeronave ou equivalente, o que for mais alto.”

XXXI – O parágrafo 135.93(d)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.93** .....

(d) .....

(1) o sistema não induzir nenhuma perda de altura (acima de zero), especificada no manual de voo da aeronave ou equivalente, com mau funcionamento do piloto automático em aproximações acopladas; e”

XXXII – Os parágrafos 135.93(e)(1) e (e)(2) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.93** .....

(e) .....

(1) o manual de voo da aeronave especifique a restrição certificada de altitude mínima de engajamento;

(2) o sistema não seja engajado antes da restrição certificada de altitude mínima de engajamento especificada no manual de voo da aeronave ou em uma altitude especificada pela ANAC, a que for mais alta; e”

XXXIII – Os parágrafos 135.100(a) e 135.100(b) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.100** .....

(a) Nenhum detentor de certificado pode determinar, nem qualquer tripulante de voo pode executar, qualquer serviço durante fases críticas do voo, exceto aqueles serviços requeridos para a operação segura da aeronave. Tarefas como chamadas rádio para a empresa solicitando suprimento de “galley” ou confirmando conexões de passageiros, mensagens aos passageiros promovendo a empresa ou chamando a atenção para pontos de interesse do terreno, e preenchimento do livro de bordo ou relatório de voo não são requeridas para a operação segura da aeronave.

(b) Nenhum tripulante de voo pode executar e nenhum piloto em comando pode permitir qualquer atividade durante fases críticas do voo que possa desviar qualquer tripulante de voo do desempenho de suas obrigações ou que possa interferir de algum modo com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades como alimentar-se, envolver-se em conversações não essenciais, fazer comunicações desnecessárias aos passageiros ou ler publicações não relacionadas com a condução do voo não são atividades requeridas para a operação segura da aeronave.”

XXXIV – O parágrafo 135.103(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.103** .....

(b) Adicionalmente, para operações com aeronaves com configuração para passageiros igual ou superior a 20 assentos, excluído qualquer assento de piloto, durante pousos intermediários em que passageiros permanecem a bordo para prosseguir viagem, cada detentor de certificado deve manter na cabine de passageiros um comissário de bordo e a porta principal de acesso à aeronave deve permanecer aberta (ou, em caso de intempéries, pronta para ser aberta), com meios que permitam o rápido abandono da aeronave (escada, “finger”, escorregadeira armada, etc.).”

- XXXV – O título da seção 135.105 passa a vigorar com a seguinte redação:  
“**135.105 Exceção a requisitos de segundo em comando: utilização do sistema de piloto automático aprovado**”
- XXXVI – O parágrafo 135.105(a) passa a vigorar com a seguinte redação:  
“**135.105** .....  
(a) Salvo o disposto nas seções 135.99 e 135.111 e a menos que sejam necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave sem um segundo em comando desde que a aeronave esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento e que sua utilização esteja autorizada pelas especificações operativas apropriadas.”
- XXXVII – O parágrafo 135.105(b) passa a vigorar com a seguinte redação:  
“**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 sob demanda, como definido no RBAC 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.”
- XXXVIII – O parágrafo 135.105(d) passa a vigorar com a seguinte redação:  
“**135.105** .....  
(d) A ANAC pode emitir emenda às especificações operativas do detentor de certificado, autorizando o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando, se:”
- XXXIX – A seção 135.107 passa a vigorar com a seguinte redação  
“**135.107** .....  
Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha uma configuração para passageiros superior a 19 assentos, excluído qualquer assento de piloto, a menos que haja um comissário de voo qualificado a bordo da aeronave.”
- XL – A introdução da seção 135.115 passa a vigorar com a seguinte redação  
“**135.115** .....  
“Nenhum piloto em comando pode permitir que qualquer pessoa manipule os controles de voo de uma aeronave, durante voos conduzidos segundo este regulamento, nem ninguém pode manipular tais controles, a menos que essa pessoa seja:”
- XLI – O parágrafo 135.117(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação  
“**135.117** .....  
(a) .....  
(1) Proibição de fumar a bordo. Cada passageiro deve ser instruído sobre a proibição de fumar a bordo. Nessa instrução deve ser incluída uma declaração de que as normas brasileiras requerem que os passageiros cumpram as orientações contidas nos letreiros e, quando for o caso, nos sinais luminosos (quando acesos) ambos fixados na aeronave. Se a aeronave possuir lavatório, deve ser incluída uma declaração de que é terminantemente proibido fumar no mesmo, assim como interferir ou tentar prejudicar o funcionamento do detector de fumaça instalado nesse lavatório.”



XLII – Os parágrafos 135.117(b) e (c) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.117** .....

(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando deve assegurar-se de que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se mais rapidamente para uma saída, se ocorrer uma emergência, e o assistente dessa pessoa (se houver), foram adequadamente instruídos sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação em emergência. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa que tenha recebido tal instrução em etapa anterior do mesmo voo, na mesma aeronave.

(c) As instruções verbais requeridas pelos parágrafos (a) e (b) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando ou por outro tripulante para tal autorizado.”

XLIII – O parágrafo 135.119(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.119** .....

(c) Cada detentor de certificado deve estabelecer em seu conjunto de manuais as suas próprias normas e procedimentos para cumprimento das disposições contidas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNAVSEC) e na regulamentação dele decorrente.”

XLIV – A seção 135.120 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.120** .....

“Ninguém pode agredir, ameaçar, intimidar ou interferir com um tripulante no desempenho de seus deveres a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento.”

XLV – O parágrafo 135.123(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.123** .....

(a) Cada detentor de certificado deve designar, para cada tripulante requerido em cada tipo de aeronave, as funções a serem exercidas em uma emergência ou em situação requerendo evacuação de emergência. O detentor de certificado deve assegurar-se de que tais funções podem ser praticamente exercidas e que atendem qualquer emergência com razoável probabilidade de ocorrência, incluindo incapacitação de determinado tripulante ou sua impossibilidade de alcançar o compartimento de passageiros devido ao deslocamento da carga em uma aeronave com carregamento misto carga/passageiros.”

XLVI – A seção 135.127 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.127 Requisitos de avisos aos passageiros e proibição de fumar a bordo**

(a) Nenhuma pessoa pode conduzir operações sob este regulamento a menos que os sinais luminosos de aviso aos passageiros “Não Fume” (ou similar) permaneçam acessos durante todo o voo ou um ou mais letreiros “Não Fume” (ou similar), atendendo aos requisitos das seções 23.1541, 25.1541, 27.1541 e 29.1541 dos RBAC 23, 25, 27 ou 29 conforme aplicável, sejam expostos durante todo o voo. Se forem usados tanto letreiros como sinais luminosos, esses últimos devem ficar acessos durante todo o voo.

(b) [Reservado].

(c) Nenhuma pessoa pode fumar a bordo de uma aeronave operada segundo este regulamento.

(d) Nenhuma pessoa pode obstruir, desligar ou destruir um detector de fumaça instalado no lavatório de uma aeronave.

(e) Durante todos os segmentos do voo, o sinal luminoso de “Não Fume” (ou similar) deve estar ligado, ou o letreiro “Não Fume” (ou similar) deve estar visível, durante todo o movimento da aeronave na superfície, para cada decolagem ou pouso, e em qualquer outro tempo considerado necessário pelo piloto em comando.

(f) Os requisitos de informações aos passageiros constantes dos parágrafos 91.517(b) e (d) do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, são adicionais aos requisitos estabelecidos por esta seção.

(g) Cada passageiro deve obedecer às instruções verbais da tripulação referentes aos assuntos dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção.”

XLVII – O parágrafo 135.128(a)(2)(iii)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.128** .....

(a) .....

(2) .....

(iii) .....

(A) a cadeira de segurança deve ser adequadamente fixada a um assento ou leito aprovado voltado para frente da aeronave;”

XLVIII – O parágrafo 135.129(a)(2)(i)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.129** .....

(a) .....

(2) .....

(i) .....

(A) cada assento tendo acesso direto a uma saída da aeronave; e”

XLIX – O parágrafo 135.129(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.129** .....

(a) .....

(4) Submissão para aprovação da identificação. Cada detentor de certificado deve identificar, para cada configuração de assentos para passageiros de sua frota e em conformidade com as definições deste parágrafo, quais são os “assentos de saída” de cada um de suas aeronaves. Essa identificação deve ser submetida à aprovação da ANAC como parte dos procedimentos que devem ser aprovados segundo os parágrafos (n) e (p) desta seção.”

L – O parágrafo 135.129(b)(1)(viii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.129** .....

(b) .....

(1) .....

(viii) para abandonar rapidamente a aeronave;”

LI – O parágrafo 135.129(d)(6) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.129** .....

(d) .....

(6) seguir orientação oral ou por gestos dados por um tripulante;”

LII – O parágrafo 135.129(e) e subparágrafos passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.129** .....

(e) Cartões de informações aos passageiros.

(1) Cada detentor de certificado deve incluir no cartão de informações aos passageiros de cada assento de saída o seguinte:

- (i) na linguagem primária em que a tripulação dará os comandos de emergência, os critérios de seleção estabelecidos no parágrafo (b) desta seção e uma solicitação para que um passageiro se identifique para que seja trocado de lugar se ele:
    - (A) não se enquadrar nos critérios de seleção do parágrafo (b) desta seção;
    - (B) possuir uma condição, não evidente, que o impeça de executar as tarefas aplicáveis listadas no parágrafo (d) desta seção;
    - (C) puder ferir-se como resultado da execução de uma ou mais das referidas tarefas; ou
    - (D) não desejar executar tais tarefas;
  - (ii) solicitação, no idioma do detentor do certificado e em inglês, para que o passageiro que se sinta incapaz de ler, falar, ou compreender a língua (ou a forma gráfica) utilizada nas instruções requeridas por esta seção e as sobre evacuações de emergência, se identifique a um membro da tripulação para ser trocado de assento;
  - (iii) a informação de que ele pode sofrer ferimentos no corpo como resultado da execução de uma ou mais dessas tarefas; e
  - (iv) que ele pode recusar-se a exercer essas tarefas.
- (2) Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue as razões pelas quais quer ser trocado de assento.”

LIII – O parágrafo 135.129(j) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.129** .....

- (j) Um detentor de certificado não pode exigir que um passageiro divulgue os motivos pelos quais ele quer trocar de lugar.”

LIV – O parágrafo 135.129(p) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.129** .....

- (p) [Reservado].”

LV – Inclusão da seção 135.131 que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.131 Relatórios sobre colisão com a fauna**

O detentor de certificado ou o piloto em comando de aeronaves voando em espaço aéreo brasileiro devem informar ao Centro de Prevenção de Investigação de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA caso sua aeronave tenha sofrido colisão com uma ou mais aves, salvo se já tiver sido relatada como um acidente ou incidente. Também deve ser informado caso seja avistado grupo de aves que possa colocar em risco as operações aéreas próximas aos sítios aeroportuários.”

LVI – A seção 135.141 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.141** .....

Esta subparte estabelece requisitos de aeronaves e equipamentos para operações segundo este regulamento. Os requisitos desta subparte são adicionais aos requisitos de aeronaves e equipamentos do RBHA 91, ou regulamento que venha a substituí-lo. Entretanto, este regulamento não exige a duplicação de qualquer equipamento requerido por ambos os regulamentos.”

LVII – O título da seção 135.145 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.145 Voos de avaliação operacional e testes de validação**”

LVIII – O parágrafo 135.145(c)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.145** .....

- (c) .....

(2) existirem alterações na aeronave ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo.”

LIX – Inclusão do parágrafo 135.145(e)(5) que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.145** .....

(e) .....

(5) nos casos previstos no parágrafo 135.244(e).”

LX – O parágrafo 135.145(g) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.145** .....

(g) Testes de validação e voos de avaliação operacional podem ser realizados simultaneamente quando apropriado.”

LXI – O parágrafo 135.147 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.147** .....

Ninguém pode operar uma aeronave em operações requerendo dois pilotos, a menos que ela seja dotada de comandos de voo duplos e em funcionamento. Entretanto, se a aeronave foi certificada sem requerer dois pilotos, um manche único, transferível por rotação de um posto para outro (“*throw over control*”), é aceitável.”

LXII – exclusão da seção 135.148;

LXIII – O parágrafo 135.150(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.150** .....

(a) .....

(4) para cada saída de emergência exigida ao nível do assoalho que tenha adjacientemente a ela um assento para comissário, possua um microfone prontamente acessível ao comissário sentado, exceto quando um único microfone puder servir a mais de uma saída e que a proximidade entre as saídas permita comunicação não assistida entre os comissários sentados;”

LXIV – O parágrafo 135.150(b)(7)(i) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.150** .....

(b) .....

(7) .....

(i) seja acessível para uso em um número suficiente de postos de trabalho de comissários de modo que todas as saídas de emergência ao nível do assoalho (ou os corredores de acesso a tais saídas se elas estiverem localizadas entre “*galleys*”), em cada cabine de passageiros, seja observável de um ou mais dos postos de comissário equipados com o sistema;”

LXV – O parágrafo 135.151(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.151** .....

(a) Ninguém pode operar uma aeronave multimotora com motores a turbina, tendo uma configuração para passageiros de seis ou mais assentos e para o qual são requeridos dois pilotos pelas regras de certificação ou de operação, a menos que ele seja equipado com um gravador de voz aprovado na cabine dos pilotos que:”

LXVI – O parágrafo 135.151(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.151** .....

(b) Ninguém pode operar uma aeronave multimotora com motores a turbina, que tenha uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com gravador de voz na cabine dos pilotos, aprovado, que:”

LXVII – O parágrafo 135.151(f) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.151** .....

(f) Todos os aviões sujeitos aos parágrafos (a) ou (b) desta seção, que forem fabricados antes de 7 de abril de 2012 e que sejam obrigados a ter um gravador em conformidade com a seção 135.152, devem ter um gravador de voz, que também:”

LXVIII – O parágrafo 135.151(g)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.151** .....

(g) .....

(1) Ninguém pode operar uma aeronave multimotora com motores a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, que possua uma configuração de passageiros de seis ou mais lugares, no qual seja exigido dois pilotos por certificação ou regras de operação e que seja necessário ter um gravador de dados na seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de “*cockpit*” aprovado, que também:”

LXIX – O parágrafo 135.151(g)(1)(iv) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.151** .....

(g) .....

(1) .....

(iv) Todos os aviões ou helicópteros fabricados em 7 de abril de 2012, ou após, devem atender ao requisito 23.1457(a)(6) do RBAC 23, 25.1457(a)(6) do RBAC 25, 27.1457(a)(6) do RBAC 27 ou 29.1457(a)(6) do RBAC 29, conforme aplicável.”

LXX – O parágrafo 135.151(g)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.151** .....

(g) .....

(2) Ninguém pode operar uma aeronave multimotora com motores a turbina, fabricado a partir de 7 de abril de 2012, tendo uma configuração de passageiros de 20 ou mais lugares, e que seja necessário ter um gravador de dados de voo nos termos da seção 135.152, salvo se estiver equipado com um gravador de voz de “*cockpit*” aprovado, que também:”

LXXI – O parágrafo 135.152(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.152** .....

(b) Ninguém pode operar um avião multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros de 20 a 30 assentos ou um helicóptero multimotor com motores a turbina tendo uma configuração para passageiros com 20 ou mais assentos, a menos que a aeronave seja equipada com um ou mais gravadores de dados de voo, aprovados, que utilizem técnicas digitais para gravar e conservar dados e que permitam uma pronta recuperação dos dados conservados na gravação. Os parâmetros dos apêndices D ou E deste regulamento, como aplicável e como listados abaixo, devem ser gravados dentro das faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados:”

LXXII – O parágrafo 135.152(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.152** .....

(b) .....

(3) para aeronaves fabricadas após 11 de outubro de 1991, todos os parâmetros listados nos apêndices D ou E deste regulamento, como aplicável, devem ser gravados.”

LXXIII – O parágrafo 135.152(h)(20) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.152 .....

(h) .....

(20) posição do flape de bordo de fuga ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (h)(85) desta seção);”

LXXIV – O parágrafo 135.152(h)(21) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.152 .....

(h) .....

(21) posição do flape de bordo de ataque ou do controle do mesmo na cabine (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (h)(86) desta seção);”

LXXV – O parágrafo 135.152(h)(23) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.152 .....

(h) .....

(23) seleção do “spoiler” de solo ou do freio aerodinâmico (exceto quando forem aplicáveis os parâmetros do parágrafo (h)(87) desta seção);”

LXXVI – O parágrafo 135.152(h)(43) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.152 .....

(h) .....

(43) parâmetros adicionais dos motores (como designados no apêndice F deste regulamento);”

LXXVII – Os parágrafos 135.152(h)(87) e (h)(88) passam a vigorar com a seguinte redação:

“135.152 .....

(h) .....

(87) posição do “spoiler” de solo e seleção do freio aerodinâmico; e

(88) todas as forças de comando dos controles de voo da cabine (volante, coluna e pedais).”

LXXVIII – O parágrafo 135.152(k) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.152 .....

(k) Para aeronaves fabricadas antes de 18 de agosto de 1997, os seguintes tipos não precisam ter conformidade com esta seção: Bell 212, Bell 214ST, Bell 412, Bell 412SP, Boeing Chinook (BV-234), Boeing/Kawasaki Vertol 107 (BV/KV-107-II), de Havilland DHC-6, Eurocopter Puma 330J, Sikorsky 58, Sikorsky 61N e Sikorsky 76A.”

LXXIX – A seção 135.153 passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.153 [Reservado]”

LXXX – Os parágrafo 135.154(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.154 .....

(c) Manual de voo da aeronave. O manual de voo da aeronave deve conter procedimentos apropriados para:”

LXXXI – O parágrafo 135.161(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.161** .....

(c) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo em VFR e IFR em áreas controladas, a menos que ela tenha um equipamento rádio para comunicações bilaterais capaz, de transmitir e receber uma estação de solo e onde deverá manter escuta.”

LXXXII – O caput da seção 135.163 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.163** .....

Ninguém pode operar uma aeronave em voo IFR transportando passageiros, a menos que ela possua os seguintes equipamentos e instrumentos:”

LXXXIII – O parágrafo 135.163(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.163** .....

(c) um tubo “*pitot*”, com aquecimento, para cada indicador de velocidade requerido;”

LXXXIV – Os parágrafos 135.166(c)(8) e (c)(9) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.166** .....

(c) .....

(8) um conjunto de primeiros socorros (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(b)(1)); e

(9) um conjunto de precaução universal (pode ser o mesmo exigido pelo parágrafo 135.177(b)(2)).”

LXXXV – exclusão da seção 135.168;

LXXXVI – O parágrafo 135.169(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.169** .....

(a) Exceto para aviões certificados na categoria transporte regional, ninguém pode operar um grande avião, a menos que ele cumpra os requisitos adicionais de aeronavegabilidade das seções 121.213 a 121.283 e 121.307 do RBAC 121.”

LXXXVII – O parágrafo 135.169(d)(1)(i) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.169** .....

(d) .....

(1) .....

(i) resina reforçada com fibra de vidro;”

LXXXVIII – O parágrafo 135.177(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.177** .....

(a) Ninguém pode operar uma aeronave tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que essa aeronave possua a bordo equipamentos de emergência que devem ser prontamente acessíveis aos tripulantes na cabine de comando ou de passageiros, cuidadosamente guardados em local seguro e livre de poeira, umidade ou temperaturas que possam danificá-los.”

LXXXIX – O caput da seção 135.178 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.178** .....

Ninguém pode operar um avião com uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, a menos que o avião possua os equipamentos adicionais de emergência especificados nos parágrafos (a) até (l) desta seção.”

XC – O parágrafo 135.179(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.179 .....

(a) [Reservado].”

XCI – O parágrafo 135.179(b)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.179 .....

(b) .....

(2) deve haver uma carta da ANAC autorizando operações de acordo com a MEL aprovada. A tripulação de voo deve ter acesso direto antes de cada voo a todas as informações contidas na MEL aprovada por meio de documentação impressa ou outros meios aprovados nas especificações operativas do detentor de certificado e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações operativas constitui uma alteração aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova certificação;”

XCII – Os parágrafos 135.179(b)(3) e (b)(3)(i) passam a vigorar com a seguinte redação:

“135.179 .....

(b) .....

(3) a MEL aprovada deve:

(i) ser preparada de acordo com as limitações especificadas no parágrafo (c) desta seção; e”

XCIII – O parágrafo 135.179(b)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.179 .....

(b) .....

(4) registros identificando os equipamentos e instrumentos inoperantes e as informações requeridas pelo parágrafo (b)(3)(ii) desta seção devem estar disponíveis para conhecimento do piloto;”

XCIV – O parágrafo 135.179(c)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.179 .....

(c) .....

(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade requeira estejam em condições de funcionamento, a menos que a própria diretriz de aeronavegabilidade dê outra orientação; e”

XCV – O parágrafo 135.179(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.179 .....

(d) Não obstante os parágrafos (c)(1) e (c)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma permissão especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC 21.”

XCVI – A seção 135.180 passa a vigorar com a seguinte redação:

“135.180 .....

(a) A menos que de outro modo autorizado pela ANAC, cada detentor de certificado operando aviões com motores a turbina, que tenham peso máximo de decolagem aprovado acima de 15.000 kg, deve equipar seus aviões com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) aprovado.

(b) A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, ninguém pode operar um avião que possua motores a turbina e uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante, a menos que ele seja equipado com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) aprovado.



(c) A partir de [12 meses após a publicação da Emenda], todas as novas instalações de ACAS devem monitorar a própria taxa vertical da aeronave a fim de verificar conformidade com os sensores de RA (*Resolution Advisory*). Quando uma não-conformidade for detectada, o ACAS deve parar de assumir a conformidade e deve assumir a taxa vertical observada. O sistema TCAS II, tipo 7.0 ou anterior, não é capaz de cumprir com este requisito. O sistema TCAS II, tipo 7.1 ou posterior, é capaz de atender este requisito.

(d) A partir de [24 meses após publicação da Emenda], aviões com motores a turbina que não se enquadram nos critérios dos parágrafos (a) e (b) desta Seção e que tenham peso máximo de decolagem acima de 5.700kg devem ser equipados com um sistema ACAS que cumpra com o estabelecido no parágrafo (c) desta Seção.

(e) A partir de [36 meses após a publicação da Emenda], todos os sistemas ACAS instalados devem cumprir com o estabelecido no parágrafo (c) desta Seção.

(f) Os manuais requeridos pela seção 135.21 devem conter as seguintes informações sobre o ACAS II:

(1) procedimentos adequados e ações apropriadas da tripulação para a operação do equipamento, incluindo a informação de que, no evento de um alarme de colisão emitido pelo sistema ACAS II, o piloto em comando deve obedecer, exclusivamente, às orientações emanadas do próprio sistema; e

(2) uma descrição de todas as fontes de informação que devem estar operativas para que o ACAS II opere adequadamente.

(g) Ninguém pode operar um avião equipado com um TCAS II em espaço aéreo RVSM, a menos que seu equipamento seja do tipo TCAS II, tipo 7.0 (ACAS II), desde que atendido ao estabelecido nos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção.”

XCVII – O parágrafo 135.181(a)(1)(iii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.181** .....

(a) .....

(1) .....

(iii) a operação seja conduzida de acordo com o manual de voo da aeronave aprovado pelo órgão certificador.”

XCVIII – O parágrafo 135.209(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.209** .....

(b) Ninguém pode iniciar uma operação VFR em um helicóptero, a menos que, considerando o vento e as condições atmosféricas conhecidas, esse helicóptero:”

XCIX – O parágrafo 135.209(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.209** .....

(b) .....

(3) tenha uma quantidade adicional de combustível e óleo lubrificante suficiente para compensar o aumento do consumo em caso de possíveis contingências.”

C – O título da seção 135.211 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.211 Voo VFR em rota: limitações operacionais**”

CI – O caput da seção 135.211 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.211** .....

“Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros, em voo VFR em rota, a menos que:”

CII – O parágrafo 135.211(b)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.211** .....

(b) .....

(2) para aeronaves monomotoras, se as condições atmosféricas permitirem que, em caso de falha do motor, a aeronave desça para pouso mantendo as condições exigidas pelo parágrafo (a) desta seção.”

CIII – O título da seção 135.223 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.223 Autonomia para voo IFR**”

CIV – O parágrafo 135.223(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.223** .....

(a) Ninguém pode operar uma aeronave em condições IFR, a menos que ela possua combustível e óleo lubrificante suficiente (considerando informações ou previsões meteorológicas ou qualquer combinação das mesmas) para:”

CV – O parágrafo 135.223(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.223** .....

(b) Não obstante o previsto no parágrafo (a) desta seção, para operações com aviões a reação em rotas específicas ou em voos internacionais, a ANAC pode autorizar a utilização dos requisitos de autonomia do parágrafo 121.645(a) do RBAC 121, desde que o operador demonstre que níveis de segurança aceitáveis serão obtidos.”

CVI – O parágrafo 135.225(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.225** .....

(c) Se o piloto já tiver iniciado o segmento final de uma aproximação por instrumentos, cumprindo o previsto pelo parágrafo (b) desta seção, e for informado de que as condições atmosféricas caíram abaixo dos mínimos, então o piloto pode continuar a aproximação e o pouso pode ser feito se as duas condições abaixo forem atendidas:

(1) a informação meteorológica mais recente tiver sido recebida pelo piloto quando a aeronave estiver em uma das seguintes fases da aproximação:

(i) na final de uma aproximação ILS, tendo passado o fixo de aproximação final; ou

(ii) na final de uma aproximação radar (ASL ou PAR) tendo passado para o controlador de aproximação final; ou

(iii) no final de uma aproximação usando VOR, NDB ou um sistema de aproximação comparável e a aeronave:

(A) tiver passado o fixo de aproximação final; ou

(B) onde não existe um fixo de aproximação final, tiver completado a curva base, estiver estabilizado no curso de aproximação final para a pista do aeródromo e na distância correta prevista pelo procedimento; e

(2) o piloto julgar, ao atingir a altitude mínima de descida fixada no procedimento (MDA ou DA/DH), que as reais condições atmosféricas são pelo menos iguais aos mínimos estabelecidos para o procedimento sendo executado.”

CVII – O parágrafo 135.225(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.225** .....

(d) Para cada piloto em comando de um avião com motores a turbina que não tenha acumulado pelo menos 100 horas de tempo de voo como piloto em comando desse tipo de avião, as MDA ou DA/DH e os mínimos de visibilidade estabelecidos nos procedimentos de aproximação por instrumentos devem ser acrescidos de 100 pés e 900m (½ milha), respectivamente, mas sem exceder os tetos e mínimos para o aeródromo quando utilizado como aeródromo de alternativa.”

CVIII – O parágrafo 135.227(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.227** .....

(c) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas no parágrafo A135.17(b) do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, nenhum piloto pode operar uma aeronave:”

CIX – O parágrafo 135.227(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.227** .....

(e) Exceto para um avião que possua as provisões de proteção contra gelo previstas no parágrafo A135.17(b) do apêndice A deste regulamento ou aquelas previstas para aeronaves certificadas na categoria transporte, nenhum piloto pode voar com uma aeronave em condições conhecidas ou previstas de formação pesada de gelo.”

CX – O parágrafo 135.242(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.242** .....

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo e ninguém pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este regulamento, a menos que essa pessoa:

(1) possua uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida pela ANAC;

(2) tenha em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção e o certificado de habilitação técnica, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida;

(3) tenha um certificado médico aeronáutico válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida; e

(4) seja empregado do detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente.”

CXI – O parágrafo 135.242(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.242** .....

(d) Qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer as restrições de idade para as prerrogativas dos pilotos em comando estabelecidas pelo RBAC nº 61.”

CXII – O parágrafo 135.242(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.242** .....

(e) [Reservado].”

CXIII – Inclusão do parágrafo 135.242(g) que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.242** .....

(g) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como comissário de voo a menos que cumpra os requisitos de experiência recente para comissários de voo contidos na seção 121.439 do RBAC 121.”

CXIV – O parágrafo 135.243(d)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.243** .....

(d) .....

(2) o detentor de certificado não for autorizado a conduzir nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no parágrafo 135.3(d) deste regulamento);”

CXV – O parágrafo 135.243(e) e subparágrafos passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.243** .....

(e) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (b)(2), para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no parágrafo 135.3(d)), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno.”

CXVI – Inclusão do parágrafo 135.243(f) que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.243** .....

(f) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (b)(4), para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações VFR, o piloto em comando não precisa ter habilitação IFRH quando o voo for realizado no período diurno, ou, caso realizado no período noturno, quando ocorra inteiramente em ATZ, CTR ou TMA, incluindo as projeções dos seus limites laterais, ou ainda, na inexistência desses espaços aéreos, dentro de um raio de 50 km (27 NM) do aeródromo ou heliponto de partida.”

CXVII – O parágrafo 135.244(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.244** .....

(b) .....

(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto em comando qualificado pelo operador que tenha passado pelo treinamento previsto na Seção 135.353 (se aplicável) ou um piloto instrutor qualificado; e”

CXVIII – O parágrafo 135.244(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.244** .....

(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos ou em aviões a reação.”

CXIX – O parágrafo 135.244(d) e subparágrafos passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.244** .....

(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto à espécie de operação referido no subparágrafo (b)(2):

(1) aviões monomotores com motor a turbina - 5 horas;

(2) [reservado]; e

(3) aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.”

CXX – Inclusão do parágrafo 135.244(e) que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.244** .....

(e) As provisões dos parágrafos (c) e (d) podem ser substituídas por um ou mais testes de validação feitos segundo o previsto na seção 135.145(e) e 135.145(f), para a

formação do primeiro piloto em comando no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, nas seguintes situações:

- (1) certificação inicial do detentor do certificado;
- (2) introdução de um novo modelo de aeronave pelo detentor do certificado; e
- (3) formação de um novo piloto em comando no caso do detentor do certificado perder todos os seus pilotos em comando anteriores.”

CXXI – A seção 135.245 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.245 Qualificações para segundo em comando**

- (a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial ou piloto de tripulação múltipla, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.
- (b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave.
- (c) Adicionalmente aos parágrafos (a) e (b) desta seção, a pessoa deve atender aos requisitos de experiência recente do RBAC 61.”

CXXII – O parágrafo 135.247(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.247 .....**

- (a) .....
- (2) para operações noturnas, tenha cumprido o disposto no subparágrafo (1) deste parágrafo à noite. Uma pessoa que atenda ao previsto neste parágrafo não precisa atender ao previsto no parágrafo (a)(1) desta seção; e”

CXXIII – O parágrafo 135.247(a)(3)(ii)(D) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.247 .....**

- (a) .....
- (3) .....
- (ii) .....
- (D) dentro de 12 meses precedentes ao mês do voo o piloto deve ter completado um programa de treinamento aprovado nos termos do RBAC 142. O programa de treinamento aprovado deve requerer e o piloto deve executar no mínimo 6 decolagens e 6 pousos com uma parada completa como piloto em comando exclusivo dos comandos de voo em um simulador de voo representativo de um avião movido a turbina que requer como tripulação mais de um piloto. O sistema visual do simulador deve ter sido ajustado para representar o período que começa em 1 hora após o pôr do sol e termina 1 hora antes do nascer do sol.”

CXXIV – exclusão da seção 135.249;

CXXV – A seção 135.263 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.263 .....**

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 7.183, de 5 de abril de 1984, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações complementares, como definidas no parágrafo 135.3(d) deste regulamento, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional.”

CXXVI – O parágrafo 135.291(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.291** .....

(b) permite que pessoal de CTAC certificados segundo o RBAC 142, e que atendam aos requisitos das seções 135.337 e 135.339 forneçam treinamentos, testes e exames sob contrato ou outro convênio para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.”

CXXVII – O parágrafo 135.293(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.293** .....

(a) .....

(1) as apropriadas provisões do RBAC 61, do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e deste regulamento e as especificações operativas e o manual do detentor de certificado;”

CXXVIII – O parágrafo 135.293(a)(7)(iii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.293** .....

(a) .....

(7) .....

(iii) operar dentro ou próximo a trovoadas (incluindo melhores altitudes de penetração), ar turbulento (incluindo turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições atmosféricas potencialmente perigosas; e”

CXXIX – O parágrafo 135.293(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.293** .....

(a) .....

(1) as apropriadas provisões do RBAC 61, do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e deste regulamento e as especificações operativas e o manual do detentor de certificado;”

CXXX – Os parágrafos 135.293(b), (c), (d), (e) e (f) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.293** .....

(b) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha passado em um exame de proficiência aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado na classe da aeronave, se avião monomotor outro que não a reação, ou no tipo da aeronave, se helicóptero, avião multimotor ou avião a reação, visando determinar a proficiência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronaves. A extensão do exame de proficiência será determinada pelo INSPAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de proficiência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um avião, significa um grupo qualquer de aviões que a ANAC considere ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de maneabilidade ou de características de voo. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um helicóptero, significa um modelo básico do mesmo fabricante.

(c) O exame de proficiência em instrumentos requerido pela seção 135.297 pode ser substituído pelo exame de proficiência requerido por esta seção para o tipo de aeronave usada no exame.

(d) Para os propósitos deste regulamento, a execução proficiente de um procedimento ou manobra pela pessoa a ser utilizada como piloto requer que a pessoa obviamente domine a aeronave, sem restar dúvidas quanto à execução bem sucedida de qualquer fase do voo.

(e) O INSPAC ou o piloto credenciado certificará a proficiência de cada piloto bem sucedido no teste de conhecimento e no exame de proficiência, lançando os resultados nos registros do piloto.

(f) Partes de um exame de proficiência requerido poderão ser feitas em um simulador de voo ou outros dispositivos de treinamento, se aprovado pela ANAC.”

CXXXI – o caput da seção 135.295 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.295** .....

Nenhum detentor de certificado pode utilizar um comissário e ninguém pode trabalhar como comissário em um voo, a menos que, dentro dos 24 meses calendáricos precedendo esse voo, o detentor de certificado tenha verificado por apropriado teste inicial ou periódico, aplicado por INSPAC ou por um comissário examinador credenciado, que essa pessoa tem conhecimento e competência nas seguintes áreas, como apropriado para os deveres e responsabilidades que lhe serão atribuídos:”

CXXXII – O parágrafo 135.295(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.295** .....

(b) tratamento com os passageiros, incluindo procedimentos que devem ser seguidos para prestação de assistência adequada a passageiro com necessidade de assistência especial (PNAE) e para lidar com pessoas perturbadas ou outras pessoas cuja conduta possa colocar em risco a segurança;”

CXXXIII – O título da seção 135.297 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.297 Piloto em comando: requisitos para exame de proficiência em voo por instrumentos**”

CXXXIV – O parágrafo 135.299(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.299** .....

(a) .....

(4) [reservado].”

CXXXV – O parágrafo 135.321(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.321** .....

(a) .....

(1) um detentor de certificado sujeito a este regulamento que contratar ou de outro modo arranjar para usar os serviços de um centro de treinamento certificado segundo o RBAC 142, para desempenhar as funções de treinamento, exames e testes;”

CXXXVI – O parágrafo 135.321(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.321** .....

(b) Para os propósitos desta subparte e da subparte G, aplicam-se os seguintes termos e definições:”

CXXXVII – O parágrafo 135.321(b)(7) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.321** .....

(b) .....

(7) centro de treinamento. Uma organização funcionando de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC 142, que provê treinamento, exame e testes sob contrato ou outra forma de acordo para detentores de certificado sujeitos aos requisitos deste regulamento;”

CXXXVIII – inclusão dos parágrafos 135.321(b)(9), 135.321(b)(10), 135.321(b)(11) e 135.321(b)(12) que passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.321** .....

(b) .....

(9) exame de proficiência. Exame prático para pilotos realizado em dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) aprovado ou em voo não conduzido segundo este regulamento;

(10) exame de competência. Exame prático para comissários de voo realizado em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) aprovado ou em aeronave estática;

(11) qualificação. É o ato de tornar uma pessoa qualificada em operar uma aeronave da categoria, classe ou tipo apropriados, mediante o cumprimento dos requisitos aplicáveis; e

(12) qualificado. Significa que o piloto deve estar com a habilitação de categoria e classe, tipo e operação apropriadas válidas, ter realizado com aproveitamento a instrução de solo, de voo, para as operações aprovadas para o detentor de certificado e ter os requisitos de experiência recente atendidos, em uma específica aeronave.”

CXXXIX – O parágrafo 135.323(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.323** .....

(a) .....

(4) para cada tipo de aeronave usada e, se aplicável, para cada particular variante de cada tipo, prover e manter atualizado apropriados materiais de treinamento, provas, formulários, instruções e procedimentos para uso na condução do treinamento e dos exames requeridos por esta subparte; e”

CXL – O parágrafo 135.323(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.323** .....

(c) Cada instrutor, supervisor ou examinador, que seja responsável por um particular assunto de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, curso de treinamento, exame segundo este regulamento, deve certificar a proficiência e o conhecimento de cada tripulante, instrutor de voo ou examinador de voo ao término do treinamento ou do exame. Esta certificação deve ser incluída nos registros da pessoa examinada e aprovada. Quando a certificação requerida por este parágrafo é feita através de registro em computador, a pessoa certificando a aprovação deve ser identificada no referido registro. Neste caso, não há necessidade de assinatura da referida pessoa.”

CXLI – A seção 135.324 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.324** .....

(a) Além do detentor de certificado, somente outro detentor de certificado, segundo este regulamento, ou um centro de treinamento certificado segundo o RBAC 142, é elegível segundo esta subparte para prover treinamento, testes e exames, sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.

(b) Um detentor de certificado só pode contratar ou usar qualquer outra forma de acordo para obter o serviço de um CTAC certificado segundo o RBAC 142, para prover treinamento, testes e exames requeridos por esta parte se esse CTAC:



- (1) possuir especificações de treinamento aplicáveis emitidas segundo o RBAC 142;
- (2) tiver instalações, equipamento de treinamento e material didático para o curso atendendo aos requisitos aplicáveis do RBAC 142;
- (3) tiver currículos, segmentos de currículo e porções de segmentos de currículo aprovados e aplicáveis ao uso em cursos de treinamento requeridos por esta subparte; e
- (4) tiver instrutores suficientes e examinadores qualificados segundo os requisitos aplicáveis das seções 135.337 a 135.340 deste regulamento para prover treinamento, testes e exames para as pessoas sujeitas aos requisitos desta subparte.”

CXLII – O parágrafo 135.327(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.327** .....

(b) .....

- (3) descrições detalhadas ou cartazes pictóricos das manobras, funções e procedimentos normais, anormais e de emergência que serão executados em cada fase de treinamento e de exames em voo, indicando as manobras, funções e procedimentos a serem desempenhados em aeronave ou simulador durante o treinamento e exames de voo.”

CXLIII – O parágrafo 135.329(a)(1)(vi) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.329** .....

(a) .....

(1) .....

- (vi) o transporte seguro de artigos perigosos por via aérea;”

CXLIV – O parágrafo 135.329(e)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.329** .....

(e) .....

- (2) qualifique-se em novos equipamentos, facilidades, procedimentos e técnicas, incluindo alterações nas aeronaves.”

CXLV – O parágrafo 135.335(b)(3)(ii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.335** .....

(b) .....

(3) .....

- (ii) alterado para ficar em conformidade com qualquer alteração da aeronave a ser simulada que mude o desempenho, o funcionamento ou outras características requeridas para aprovação;”

CXLVI – Inclusão do parágrafo 135.335(e) que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.335** .....

(e) Para que um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) possa ser utilizado em lugar de uma aeronave para satisfazer aos requisitos de treinamento em voo deste regulamento, ele deve:

- (1) ser qualificado e aprovado de acordo com esta seção e atender aos requisitos estabelecidos pelo Apêndice H do RBAC 121 ou disposições que venham a substituí-lo; e
- (2) ser utilizado como parte de um programa aprovado que atenda aos requisitos de treinamento de 135.347 e ao Apêndice H do RBAC 121.”

CXLVII – O parágrafo 135.337(b) e seus subparágrafos passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.337** .....

(b) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como examinador em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:

- (1) possua uma licença de piloto e as habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo este regulamento;
- (2) tenha completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;
- (3) tenha completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência ou competência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;
- (4) tenha completado satisfatoriamente os aplicáveis requisitos de treinamento requeridos pela seção 135.339;
- (5) possua um certificado médico aeronáutico válido e adequado para trabalhar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;
- (6) tenha satisfeito aos requisitos de experiência recente da seção 135.247; e
- (7) tenha sido aprovado pela ANAC como examinador em aeronave.”

CXLVIII – O parágrafo 135.337(c)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.337** .....

(c) .....

(1) possua a licença e as habilitações requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo esta subparte, exceto quanto ao certificado médico aeronáutico;”

CXLIX – O parágrafo 135.338(b) e seus subparágrafos passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.338** .....

(b) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa e ninguém pode servir como instrutor de voo em aeronave num programa de treinamento estabelecido segundo esta subparte, a menos que, em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, esta pessoa:

- (1) possua a licença e habilitações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo este regulamento;
- (2) tenha completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;
- (3) tenha completado satisfatoriamente os exames de proficiência ou de competência que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo este regulamento;
- (4) tenha completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 135.340;
- (5) possua um certificado médico aeronáutico;
- (6) tenha satisfeito os requisitos de experiência recente da seção 135.247.”

CL – O parágrafo 135.338(c)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.338** .....

(c) .....

(1) possua a licença e as habilitações, exceto certificado médico aeronáutico, requeridos para atuar como piloto em comando sob este regulamento;”

CLI – O parágrafo 135.338(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.338** .....

(e) Uma pessoa que não possua um certificado médico aeronáutico não pode atuar como instrutor de voo em uma aeronave nem pode atuar como membro da tripulação de voo em operações segundo este regulamento.”

CLII – O parágrafo 135.338(f)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.338** .....

(f) .....

(2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido por este programa e que deve preceder a execução de qualquer atividade de instrutor ou examinador em um simulador de voo.”

CLIII – O parágrafo 135.340(c)(7) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.340** .....

(c) .....

(7) exceto para detentores de habilitação de instrutor de voo.”

CLIV – a seção 135.343 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.343** .....

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar.

(b) Os detentores de certificado para os quais não era anteriormente requerido programa de treinamento segundo esta seção possuem prazo de [24 meses, a contar da data de emissão da emenda 04], para obter aprovação do programa de treinamento em conformidade com o previsto na presente subparte.

CLV – O parágrafo 135.347(d) e seus subparágrafos passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.347** .....

(d) Um detentor de certificado pode optar por um programa de treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e de diferenças para pilotos, realizado basicamente em simulador de voo, desde que:

(1) o programa atenda ao disposto no parágrafo (a) desta seção e demais dispositivos aplicáveis desta subparte;

(2) ao término do treinamento, o piloto seja aprovado em exame de voo no simulador conduzido por um INSPAC ou um piloto examinador credenciado;

(3) se o treinamento for conduzido em simulador nível C, após o exame previsto no parágrafo (d)(2) desta seção o piloto realize, com um instrutor da aeronave, 5 pousos para avião ou 8 pousos para helicóptero. Este subparágrafo não se aplica para exames conduzidos em simulador nível D;

(4) se o treinamento for conduzido em simulador nível B, além do previsto no parágrafo 135.347(d)(3) acima, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no simulador de voo nível B. O exame previsto em 135.293(b) (ou 135.293(c)) deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.”

CLVI – O parágrafo 135.347(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.347** .....

(e) Após completar o treinamento em voo e ser submetido ao exame previsto no parágrafo 135.293(b), o piloto receberá o certificado de habilitação técnica no tipo do equipamento. Posteriormente, as pessoas designadas para exercer a função de piloto em comando deverão obter experiência operacional conforme requerido na seção 135.244, quando então serão submetidas a um exame em rota (135.299(a)).”

CLVII – O parágrafo 135.349(a)(1)(ii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.349** .....

(a) .....

(1) .....

(ii) orientação e controle dos passageiros, incluindo prestação de assistência adequada a passageiros com deficiência e procedimentos a serem seguidos no caso de pessoas desordeiras ou pessoas cuja conduta possa prejudicar a segurança; e”

CLVIII – O parágrafo 135.349(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.349** .....

(c) O treinamento inicial e de transição para comissários de bordo deve incluir um exame de competência para determinar sua habilidade no desempenho de seus deveres e responsabilidades.”

CLIX – O parágrafo 135.351(b)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.351** .....

(b) .....

(1) uma avaliação oral ou escrita para determinar o conhecimento do tripulante sobre a aeronave e sobre a função a bordo envolvida; e”

CLX – Inclusão da seção 135.353 que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.353 Treinamento para operação em ambos os postos de pilotagem**

(a) O detentor de certificado deve garantir que:

(1) o piloto que seja designado para operar em ambos postos de pilotagem, seja aprovado em um treinamento adequado; e

(2) o treinamento conste do programa de treinamento aprovado do detentor de certificado.

(b) Esta seção não se aplica a aeronaves classe.”

CLXI – Os parágrafos 135.367(a)(1) e (a)(2) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.367** .....

(a) .....

(1) parar o avião com segurança na pista, como mostrado pelos dados de aceleração e parada do manual de voo da aeronave, a qualquer tempo durante a decolagem até atingir a velocidade de falha do motor crítico;”

(2) se o motor crítico falhar em qualquer tempo após ser atingida a velocidade de falha do motor crítico,  $V_1$ , continuar a decolagem e atingir uma altura de 50 pés, como indicado pelos dados de trajetória de decolagem do manual de voo da aeronave, antes de passar sobre o fim da pista; e”

CLXII – O parágrafo 135.371(c)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.371** .....

(c) .....

(1) a razão de subida (como estabelecida no manual de voo da aeronave para o apropriado peso e altitude) usada nos cálculos da trajetória de voo do avião pode ser diminuída por uma quantidade em pés por minuto igual a  $(0,079 - 0,106 / N) V_{so}^2$

(onde N é o número de motores instalados e  $V_{so}$  é expresso em nós) para aviões certificados segundo o RBAC 25 e por  $0,026 V_{so}^2$  para aviões certificados segundo a parte 4a do “Civil Air Regulations” dos Estados Unidos da América;”

CLXIII – Os parágrafos 135.377a(a) e (b), e seus subparágrafos, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.377a** .....

(a) Nenhum piloto pode decolar com um avião quando as informações meteorológicas indiquem que a pista no aeródromo de destino pode estar molhada ou escorregadia na hora estimada de chegada, salvo se a distância de pouso disponível (LDA) estiver com o mínimo de 115% da distância de aterrissagem requerida, determinada de acordo com a seção 135.385 desse regulamento.

(b) Nenhum piloto pode decolar um avião quando os informes meteorológicos indiquem que a pista no aeródromo de destino pode estar contaminada na hora estimada de chegada, salvo se a distância de pouso disponível (LDA) for no mínimo:

(1) a determinada de acordo com o parágrafo (a) desta seção; ou

(2) 115% da distância determinada de acordo com os dados aprovados de distância de aterrissagem com a pista contaminada, ou seu equivalente, aceito pela ANAC, o que for maior para essas distâncias.”

CLXIV – O parágrafo 135.379(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.379** .....

(a) Ninguém, operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no manual de voo do avião para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.”

CLXV – O parágrafo 135.379(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.379** .....

(a) Ninguém, operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no manual de voo do avião para a altitude do aeródromo e para a temperatura ambiente existente na decolagem.”

CLXVI – O parágrafo 135.379(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.379** .....

(b) Ninguém, operando um avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo certificado em seu país de origem após 26 de agosto de 1957, mas antes de 30 de agosto de 1959, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no manual de voo do avião para as distâncias mínimas requeridas para decolagem. Para aviões de tipo certificado em seu país de origem após 30 de setembro de 1958, a distância de decolagem pode incluir uma distância de “clearway”, desde que tal distância não seja maior que metade da distância da corrida de decolagem.”

CLXVII – O parágrafo 135.379(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.379** .....

(c) Ninguém, operando um avião categoria transporte, com motores a turbina, de tipo certificado em seu país de origem após 25 de setembro de 1959, pode decolar com esse avião a um peso maior que aquele indicado no manual de voo do avião, para permitir atender ao seguinte:”

CLXVIII – O parágrafo 135.379(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.379** .....

(d) Ninguém operando um avião categoria transporte poderá decolar este avião com um peso maior que aquele listado no manual de voo do avião.”

CLXIX – O parágrafo 135.379(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.379** .....

(e) Na determinação de pesos máximos e distâncias mínimas dos parágrafos de (a) até (c) desta seção, devem ser feitas as correções para a altitude dos aeródromos, o gradiente efetivo das pistas, a temperatura ambiente e a componente de vento existente na decolagem e, se o manual de voo do avião contiver informações de desempenho com a pista molhada, as condições da superfície da pista (se seca ou molhada). Distâncias em pistas molhadas associadas com pistas ranhuradas ou com camada porosa de atrito, se constantes no manual de voo do avião, só podem ser usadas para pistas que sejam realmente ranhuradas ou tratadas com camada porosa de atrito e que o operador verifique que foram projetadas, construídas e mantidas de maneira aceitável pela ANAC.”

CLXX – O parágrafo 135.379(f) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.379** .....

(f) Para o propósito desta seção, é assumido que o avião não é inclinado antes de alcançar uma altura de 50 pés, como mostrado pela trajetória de decolagem ou nos dados da trajetória líquida de decolagem (como apropriado) no manual de voo do avião e que após a inclinação máxima não é superior a 15°.”

CLXXI – O parágrafo 135.381(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.381** .....

(a) Ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esta aeronave com um peso, considerando consumo normal de combustível e óleo, que seja maior do que aquele que permite conformidade com os parágrafos (a)(1) ou (2) desta seção (segundo os dados do manual de voo do avião para trajetória líquida em rota com um motor inoperante), com base nas temperaturas ambiente esperadas em rota. O peso do avião deve ser tal que:”

CLXXII – O parágrafo 135.381(b)(6) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.381** .....

(b) .....

(6) o consumo de combustível e óleo após a falha do motor é o mesmo consumo previsto nos dados da trajetória líquida de voo aprovada no manual de voo do avião.”

CLXXIII – O parágrafo 135.383(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.383** .....

(a) .....

(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do manual de voo do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto na seção 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 5000 pés, o que for maior.

Nota: Para os propósitos do parágrafo (a)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota e que, se alijamento de combustível é

provido, o peso do avião no ponto onde ocorre a falha dos motores inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo e chegar a uma altura de pelo menos 1000 pés de altura na vertical do mesmo e que este combustível e óleo consumido após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo do manual de voo do avião.”

CLXXIV – O parágrafo 135.383(b)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.383** .....

(b) .....

(2) seu peso, de acordo com os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do manual de voo do avião, permita ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores para um aeródromo que atenda ao previsto em 135.387, com uma trajetória líquida de voo (levando em conta as temperaturas esperadas ao longo da rota) tendo um gradiente positivo na altitude de pelo menos 1000 pés acima de qualquer elevação ou obstrução existente na faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida ou a uma altitude de 2000 pés, o que for maior.

Nota: Para o propósito do parágrafo (b)(2) desta seção, é assumido que os dois motores falham no ponto mais crítico da rota, que o peso do avião no ponto onde os motores falham inclui combustível suficiente para voar até o aeródromo, chegando à vertical do mesmo a uma altura de pelo menos 1500 pés e, após isso, voar mais 15 minutos na potência ou empuxo de cruzeiro, ou ambos, e que o consumo de combustível e óleo após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto nos dados de trajetória líquida de voo no manual de voo do avião.”

CLXXV – O parágrafo 135.383(c)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.383** .....

(c) .....

(2) seu peso, considerando os dados da trajetória líquida de voo em rota com dois motores inoperantes do manual de voo do avião, permite ao avião voar do ponto onde se assume a falha simultânea dos dois motores até um aeródromo que atenda aos requisitos da seção 135.387 com uma trajetória líquida de voo (considerando as temperaturas ambiente previstas ao longo da trajetória) livrando verticalmente por pelo menos 2000 pés todas as elevações e obstruções dentro de uma faixa de 5 milhas terrestres para cada lado da trajetória pretendida. Para os propósitos deste parágrafo, é assumido que:”

CLXXVI – O parágrafo 135.383(c)(2)(v) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.383** .....

(c) .....

(2) .....

(v) o consumo de combustível e óleo após a falha dos motores é o mesmo consumo previsto pelos dados da trajetória líquida de voo do manual de voo do avião.”

CLXXVII – O parágrafo 135.385(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.385** .....

(a) Ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião a um peso que (considerando o consumo normal de combustível e óleo durante o voo para o aeródromo de destino ou aeródromo de alternativa) leve o peso do avião, na chegada, a exceder o peso de pouso previsto no manual de voo do avião para a altitude do aeródromo de destino ou de alternativa na temperatura ambiente esperada no horário do pouso.”

CLXXVIII – O parágrafo 135.385(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.385** .....

(b) Exceto como previsto nos parágrafos (c), (d) ou (e) desta seção, ninguém operando um avião categoria transporte com motores a turbina pode decolar com esse avião, a menos que seu peso no destino, considerando consumo normal de combustível e óleo em rota e de acordo com os gráficos de distância de pouso do manual de voo do avião para a altitude e o vento esperado no aeródromo de destino, no horário estimado de pouso, permita executar um pouso completo no aeródromo de destino dentro de 60% do comprimento efetivo de cada uma das pistas descritas abaixo, considerando que o avião passa na altura de 50 pés sobre a vertical do ponto de interseção do plano de liberação de obstáculos com a linha central da pista. Para o propósito de determinar o peso de pouso autorizado no aeródromo de destino, considera-se que o avião deve pousar.”

CLXXIX – O parágrafo 135.385(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.385** .....

(d) Ninguém pode decolar com um avião a reação se as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso, a menos que o comprimento efetivo dessa pista seja pelo menos 115% do comprimento de pista requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Entretanto, se for demonstrado, em condições reais, para um específico tipo e modelo de avião, que técnicas de pouso em pistas molhadas requerem distâncias menores (porém nunca inferiores àquelas requeridas pelo parágrafo (b) desta seção) e se tais técnicas e distâncias forem aprovadas e incluídas no manual de voo do avião, a ANAC poderá autorizar operações de acordo com as mesmas.”

CLXXX – O parágrafo 135.398(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.398** .....

(a) Ninguém pode operar um avião categoria transporte regional, a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do manual de voo do avião.”

CLXXXI – O parágrafo 135.398(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.398** .....

(b) Ninguém pode decolar com um avião categoria transporte regional com um peso maior do que aquele previsto no manual de voo do avião para permitir uma trajetória líquida de decolagem, livrando todos os obstáculos por uma distância vertical de pelo menos 35 pés ou por uma distância horizontal de pelo menos 200 pés enquanto dentro dos limites do aeródromo e por uma distância horizontal de pelo menos 300 pés após passar tais limites.”

CLXXXII – O parágrafo 135.398(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.398** .....

(e) Para os propósitos desta seção, é assumido que o avião não é inclinado até atingir a altura de 50 pés, como mostrado nos dados da trajetória líquida de decolagem do manual de voo do avião e, após isso, a inclinação máxima não pode ultrapassar 15°.”

CLXXXIII – O parágrafo 135.399(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.399** .....



(a) Ninguém pode operar um pequeno avião com motores convencionais ou turboélice, cujo tipo tenha sido certificado segundo os parágrafos 135.169(b)(2), (3), (4), (5) ou (6), a menos que essa pessoa cumpra as limitações de peso de decolagem constantes do manual de voo da aeronave ou equivalente, em todas as operações conduzidas segundo este regulamento. Adicionalmente, se o tipo do avião tiver sido certificado de acordo com os parágrafos 135.169(b)(4) ou (5), essa pessoa deve cumprir as limitações de peso de pouso constantes do manual de voo da aeronave ou equivalente quando conduzindo operações segundo este regulamento.”

CLXXXIV – O título da Subparte J passa a vigorar com a seguinte redação:

**“SUBPARTE J  
MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA E ALTERAÇÕES”**

CLXXXV – Os parágrafos 135.411(a) e (a)(1) passam a vigorar com a seguinte redação:

**“135.411 .....**

(a) Esta subparte estabelece regras adicionais àquelas contidas em outros regulamentos sobre manutenção, manutenção preventiva e alterações, aplicáveis aos detentores de certificado, como se segue:

(1) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo o RBAC 43 e o RBHA 91, ou segundo o RBAC que venha a substituí-lo, e de acordo com as seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.421 deste regulamento. Pode ser usado um programa de inspeções aprovado de acordo com a seção 135.419; e”

CLXXXVI – A seção 135.412 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.412 Instalações, recursos, equipamentos, ferramentas, materiais e dados técnicos para manutenção, manutenção preventiva e alteração**

O conjunto de recursos e instalações para manutenção, manutenção preventiva e alterações possuído e/ou contratado pelo detentor de certificado não pode ser inferior ao conjunto de instalações e recursos para manutenção, manutenção preventiva e alterações requerido pelo RBAC 145, para certificar uma oficina aeronáutica aprovada para realizar manutenção, manutenção preventiva e alterações nos mesmos tipos de equipamentos operados pelo detentor de certificado. O escopo desta seção inclui o sistema de inspeção associado do detentor de certificado, onde aplicável, que não pode ser inferior ao requerido pelo RBAC 145.”

CLXXXVII – A seção 135.413 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.413 Responsabilidade pela aeronavegabilidade**

(a) Cada detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as manutenções requeridas pelo RBAC 43.

(b) Cada detentor de certificado que mantenha suas aeronaves de acordo com o parágrafo 135.411(a)(2) deve:

(1) executar a manutenção, a manutenção preventiva e as alterações de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência e partes, segundo o seu manual e este regulamento; ou

(2) fazer contrato com outra pessoa para execução de manutenção, manutenção preventiva e alterações. Entretanto, o detentor de certificado deve assegurar-se que qualquer trabalho executado pela outra pessoa seja executado de acordo com o seu manual e com este regulamento.”

CLXXXVIII – O parágrafo 135.415(e)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.415** .....

(e) .....

(1) o tipo e as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;”

CLXXXIX – exclusão da seção 135.416;

CXC – O título da seção 135.419 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.419 Programa de manutenção aprovado**”

CXCI – O título da seção 135.423 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.423 Organização da manutenção, manutenção preventiva e alterações**”

CXCII – O parágrafo 135.423(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.423** .....

(a) Cada detentor de certificado que execute qualquer manutenção (exceto inspeções obrigatórias), manutenção preventiva e alterações e cada pessoa com que ela tenha contrato para executar tais trabalhos deve possuir uma organização adequada à execução dos mesmos.”

CXCIII – O parágrafo 135.423(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.423** .....

(c) Cada pessoa, executando inspeções obrigatórias além de outros serviços de manutenção, manutenção preventiva e alterações, deve organizar a execução dessas tarefas de modo a separar as atividades de inspeções obrigatórias das demais atividades. A separação deve ser feita imediatamente abaixo do nível de controle administrativo com responsabilidade geral pelas atividades de inspeção e manutenção.”

CXCIV – A seção 135.425 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.425 Programas de manutenção, manutenção preventiva e alterações**

Cada detentor de certificado deve elaborar e submeter à aprovação da ANAC um programa de inspeções e um programa cobrindo outras atividades de manutenção, manutenção preventiva e alterações, concebido com base nas informações de aeronavegabilidade disponibilizadas pela ANAC, pela organização detentora do projeto de tipo, pelos países de tais organizações e na experiência do operador. Estes programas são estabelecidos para assegurar que:

(a) a manutenção, manutenção preventiva e alterações realizados por ela, ou por outros, são executadas de acordo com o manual do detentor de certificado;

(b) existem profissionais competentes e instalações e equipamentos adequados para a execução apropriada da manutenção, manutenção preventiva e alterações; e

(c) cada aeronave liberada para voo está aeronavegável e foi adequadamente mantida para operar segundo este regulamento.

CXCV – O parágrafo 135.427(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.427** .....

(a) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual a descrição da sua organização requerida pela seção 135.423 e a lista de pessoas com quem ele possua contrato para executar qualquer de suas inspeções obrigatórias e outros serviços de manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, incluindo uma descrição geral desses serviços.”

CXCVI – O parágrafo 135.427(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.427** .....

(b) Cada detentor de certificado deve colocar em seu manual os programas requeridos pela seção 135.425, os quais devem ser seguidos na execução de manutenção, manutenção preventiva e alterações das aeronaves do detentor de certificado, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos normais e de emergência. Tais programas devem incluir, pelo menos, o seguinte:”

CXCVII – O parágrafo 135.427(b)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.427** .....

(b) .....

(1) os métodos de execução de alterações de rotina ou não (exceto inspeções obrigatórias); manutenção preventiva, reconstrução e alteração;”

CXCVIII – O parágrafo 135.427(b)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.427** .....

(b) .....

(2) a designação dos itens de manutenção e de alterações que exigem inspeções obrigatórias, incluindo pelo menos aqueles que podem resultar em falha, mau funcionamento ou defeito, afetando a operação segura da aeronave caso não sejam executados apropriadamente ou se peças ou materiais adequados não forem usados;”

CXCIX – O parágrafo 135.427(b)(9) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.427** .....

(b) .....

(9) procedimentos para assegurar as inspeções obrigatórias e os serviços de manutenção, manutenção preventiva e alteração, que não tenham sido completados em função de interrupção do trabalho, sejam adequadamente finalizados antes da aprovação da aeronave para retorno ao serviço;”

CC – O parágrafo 135.431(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.431** .....

(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e manter um sistema continuado de análise e supervisão da execução e da eficiência de seu programa de inspeções e de seus programas de manutenção, manutenção preventiva e alterações, objetivando corrigir eventuais deficiências desses programas, mesmo que eles sejam realizados por terceiros.”

CCI – A seção 135.435 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.435** .....

(a) Exceto quanto à manutenção, manutenção preventiva, alterações e inspeções obrigatórias realizadas por uma oficina certificada localizada fora do Brasil, cada pessoa diretamente encarregada de executar manutenção, manutenção preventiva e alterações, e cada pessoa encarregada de realizar inspeções obrigatórias deve possuir uma apropriada licença de mecânico, emitida pela ANAC, com as adequadas qualificações para o trabalho que executa.

(b) Para os propósitos desta seção, uma pessoa “diretamente encarregada” é uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho de uma seção, oficina ou base que executa manutenção, manutenção preventiva, alterações ou outras funções afetando a aeronavegabilidade de aeronaves. Uma pessoa que seja “diretamente encarregada” não precisa fisicamente dirigir e observar cada

executante, permanentemente, mas precisa estar disponível para consultas e decisões em assuntos requerendo instruções ou decisões de nível mais alto do que o da pessoa executando o trabalho.”

CCII – A seção 135.437 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.437 Autoridade para executar e aprovar manutenção, manutenção preventiva e alterações**

(a) Cada detentor de certificado pode executar (ou contratar terceiros para tal) manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração, conforme estabelecido em seu manual. Adicionalmente, cada detentor de certificado que executar tais trabalhos para outro detentor de certificado deve seguir as normas do manual de manutenção desse detentor de certificado.

(b) Um detentor de certificado pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamentos, após manutenção, manutenção preventiva ou alterações executados de acordo com o parágrafo (a) desta seção. Entretanto, no caso de grandes reparos ou grandes alterações não constantes na documentação técnica aprovada da aeronave, o trabalho deve ser realizado de acordo com dados técnicos de projeto aprovados.”

CCIII – O parágrafo 135.439(a)(2)(vi) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.439 .....**

(a) .....

(2) .....

(vi) uma lista atualizada de grandes alterações e grandes reparos de cada célula, motor, hélice, rotor e equipamento.”

CCIV – O parágrafo 135.443(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.443 .....**

(a) Nenhum detentor de certificado pode operar uma aeronave que tenha sido submetida a serviços de manutenção, manutenção preventiva ou alterações, a menos que prepare, ou faça que o detentor de certificado com quem tem contrato para execução de manutenção, manutenção preventiva ou alterações prepare:”

CCV – O parágrafo 135.443(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

**“135.443 .....**

(c) Não obstante o parágrafo (b)(3) desta seção, após manutenção, manutenção preventiva ou alterações realizados por uma oficina localizada fora do Brasil, a documentação e anotações de aeronavegabilidade requeridas pelo parágrafo (a) desta seção pode ser assinada por uma pessoa autorizada por esta oficina.”

CCVI – O parágrafo 135.501(a) e seus subparágrafos passam a vigorar com a seguinte redação:

**“135.501 .....**

(a) Esta subparte estabelece os requisitos de treinamento para pessoas que realizam ou supervisionam diretamente qualquer uma das seguintes funções:

(1) preparação ou expedição de material do operador aéreo classificados como artigos perigosos (COMAT);

(2) aceitação ou recusa de bagagens, carga e mala postal;

(3) manuseio, armazenamento e capatazia;

(4) atendimento aos passageiros;

(5) tripulação técnica e planejamento de carregamento, incluindo despacho operacional;

(6) tripulação de cabine; e

(7) inspeção de passageiros, bagagens e carga.”

CCVII – O parágrafo 135.501(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.501** .....

(b) .....

(3) Treinamento periódico sobre artigos perigosos – treinamento requerido no prazo determinado no RBAC 175 de cada pessoa que tenha completado satisfatoriamente o programa aprovado de treinamento inicial de artigos perigosos e que realiza ou supervisiona diretamente qualquer uma das funções descritas no parágrafo (a) desta seção.”

CCVIII – O parágrafo 135.503(a) e seus subparágrafos passam a vigorar com a seguinte redação:

“**135.503** .....

(a) Cada detentor de certificado deve estabelecer e implementar um programa de treinamento em artigos perigosos que:

(1) satisfaça os requisitos do RBAC 175;

(2) assegure que cada pessoa que executa ou supervisiona diretamente uma das funções especificadas no parágrafo 135.501(a) esteja treinada de acordo com os requisitos do RBAC 175; e

(3) capacite a pessoa treinada a reconhecer itens que contenham ou possam conter artigos perigosos regulamentados.”

CCIX – O parágrafo 135.503(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.503** .....

(b) Cada detentor de certificado deve fornecer treinamento inicial e periódico em artigos perigosos para cada pessoa que realize ou supervisione diretamente qualquer função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a).”

CCX – a seção 135.505 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.505** .....

(a) Requisitos de treinamento. Com exceção dos casos previstos nos parágrafos (b), (c) e (f) desta seção, o detentor de certificado não pode utilizar nenhuma pessoa que execute qualquer das funções definidas no parágrafo 135.501 (a), a não ser que esta pessoa tenha completado com êxito o treinamento dentro do prazo de validade estipulado no RBAC 175.

(b) Funcionários recém contratados ou com novas funções. Uma pessoa recém contratada, que não tenha completado satisfatoriamente o treinamento de artigos perigosos ou uma pessoa que esteja mudando de função e que não tenha recebido treinamento inicial ou periódico de artigos perigosos adequado pode desempenhar esses trabalhos por não mais do que 30 dias, a partir da data em que foi contratada ou que assumiu uma nova função, se estiver sob a supervisão direta e visual de uma pessoa que tenha completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou periódico de artigos perigosos dentro da validade requerida pelo RBAC 175 para a função. Este parágrafo não se aplica à tripulação de voo.

(c) Pessoas que trabalham para mais de um detentor de certificado (serviço terceirizado/ESATA). Um detentor de certificado que utiliza ou designa outra pessoa para executar ou supervisionar diretamente uma função especificada conforme o parágrafo 135.501(a), quando esta também executar ou supervisionar diretamente a mesma atividade para outro detentor de certificado, necessita dar treinamento a essa pessoa somente sobre suas próprias diretrizes e procedimentos das atividades da função, desde que as condições abaixo sejam cumpridas:

- (1) o detentor de certificado que utilizar-se desta exceção deve possuir e manter uma cópia do certificado de treinamento emitido para a pessoa em questão; e
- (2) O detentor de certificado responsável pelo treinamento da pessoa possua especificações operativas (EO) equivalentes, com relação à aceitação, manuseio e transporte de artigos perigosos, ao detentor de certificado que se vale desta exceção.
- (d) Renovação do treinamento de artigos perigosos. Uma pessoa pode renovar a validade de seu treinamento de artigos perigosos realizando um treinamento periódico em até 30 (trinta) dias após a data de vencimento do último treinamento recebido. Após esse período, a renovação deve ser realizada com um treinamento inicial.
- (1) Caso o certificado de transporte aéreo de artigos perigosos esteja expirado há mais de 30 dias, o funcionário deverá realizar o curso inicial completo.
- (2) O fato de o funcionário estar matriculado ou estar realizando o curso de transporte aéreo de artigos perigosos não comprova o requisito de cumprimento de validade do certificado.
- (e) Oficina de manutenção. Um detentor de certificado deve assegurar que cada oficina de manutenção que trabalhe para o detentor de certificado ou em seu nome seja notificada por escrito sobre as diretrizes do detentor de certificado e a autorização de especificações operativas permitindo ou proibindo a aceitação, rejeição, manuseio, armazenagem suplementar para transporte e transporte de artigos perigosos, inclusive material da empresa (COMAT). Esse requisito de notificação se aplica somente a oficinas regidas pelo RBAC145.
- (f) Detentores de certificado operando no exterior. Esta exceção se aplica caso o detentor de certificado operando em um país estrangeiro requeira que o detentor de certificado empregue pessoas naquele país para fazer o carregamento de aeronaves. Em tal situação, o detentor de certificado pode utilizar tais pessoas mesmo sem treinamento de artigos perigosos aprovado pela ANAC. Estas pessoas, no entanto, devem estar sob supervisão direta de algum detentor de certificado que tenha concluído satisfatoriamente o treinamento inicial ou de reciclagem de artigos perigosos, conforme o RBAC 175. Esta exceção se aplica apenas às pessoas que fazem o carregamento de aeronaves.”

CCXI – a seção 135.507 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**135.507** .....

- (a) Requisitos gerais. Cada detentor de certificado, conforme requerido por esta parte, deve manter um registro de todo o treinamento recebido dentro de três anos precedentes para cada pessoa que execute ou supervisione diretamente uma função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Os registros devem ser mantidos durante o período em que a pessoa executar ou supervisionar diretamente qualquer uma das funções de trabalho e pelos 90 dias subsequentes. Estes registros de treinamento devem ser mantidos pelos empregados diretos do detentor de certificado, contratantes independentes, subcontratantes e qualquer outra pessoa que execute ou supervisione diretamente estas funções de trabalho para ou em favor do detentor de certificado.
- (b) Localização dos registros. O detentor de certificado deve manter os registros de treinamento, requeridos pelo parágrafo (a) desta seção, para todo o treinamento inicial e periódico recebido dentro dos cinco anos precedentes para todas as pessoas executando diretamente ou supervisionando as funções de trabalho listadas no parágrafo 135.501(a), nos locais onde as pessoas capacitadas e treinadas realizam ou supervisionam diretamente as funções especificadas em 135.501(a) desta subparte. As seguintes disposições se aplicam:
- (1) os registros devem estar disponíveis para a ANAC;

(2) os registros podem ser mantidos eletronicamente e disponíveis em locais onde haja meios de acessá-los;

(3) quando uma pessoa deixa de realizar ou supervisionar diretamente uma função relacionada a artigos perigosos, o detentor de certificado deve conservar os registros desta pessoa de que trata esta seção por mais 90 dias e disponibilizá-los à ANAC no último local de trabalho dessa pessoa; e

(4) os registros de pessoas subcontratadas, terceirizadas ou autônomas que realizem ou supervisionem uma das funções descritas no parágrafo 135.501(a) em nome do detentor de certificado podem ser mantidos no escritório dessa pessoa desde que o referido escritório esteja na mesma localidade do escritório ou base local do detentor de certificado.

(c) Conteúdo dos registros. Cada registro deve conter o seguinte:

(1) nome da pessoa;

(2) função da pessoa;

(3) a data de admissão da pessoa;

(4) a data do(s) treinamento(s) realizado(s);

(5) a categoria do treinamento conforme o RBAC 175;

(6) uma descrição, cópia ou referência do material didático;

(7) o nome e o endereço da entidade que ministrou o treinamento; e

(8) uma cópia do certificado, emitido quando a pessoa foi treinada, que demonstre que uma avaliação foi concluída satisfatoriamente.

(d) Nova contratação ou nova função de trabalho. Cada detentor de certificado que emprega uma pessoa conforme a exceção prevista no parágrafo 135.505(b) deve manter um registro desta pessoa. Os registros devem estar disponíveis para solicitação no local onde a pessoa treinada executa a função de trabalho especificada no parágrafo 135.501(a). Registros devem ser mantidos e fornecidos no local por meio eletrônico, aprovado pela ANAC. Esses devem incluir o seguinte:

(1) uma declaração assinada pelo representante autorizado do detentor de certificado autorizando o emprego de uma pessoa, de acordo com a exceção;

(2) a data de contratação ou mudança de função de trabalho;

(3) o nome da pessoa e da função de trabalho designada;

(4) o nome do supervisor da função de trabalho; e

(5) a data que a pessoa deve completar a formação de carga com artigos perigosos em conformidade com o RBAC 175.”

CCXII – exclusão do parágrafo A135.1(b);

CCXIII – O parágrafo A135.4(b)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**A135.4** .....

(b) .....

(1) nas condições de aproximação especificadas no RBAC 23, exceto quando, em lugar das velocidades nele especificadas, a compensação deve ser mantida com uma força de manche não maior que 4,5 kg (10 lb) até a velocidade usada para demonstrar conformidade com o parágrafo A135.3(d) deste apêndice, ou 1,4 VS1, a que for menor; e”

CCXIV – O parágrafo A135.5(a)(2)(v) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**A135.5** .....

(a) .....

(2) .....

(v) o avião compensado para voo nivelado, com a potência especificada no subparágrafo (iii) deste parágrafo.

Nota: VFC / MFC não pode ser menor do que uma velocidade a meio caminho entre VMO / MMO e VDF / MDF, exceto que, para altitudes onde o número Mach é um fator limitante, MFC não precisa exceder o número Mach no qual ocorre alarme efetivo de velocidade.”

CCXV – O parágrafo A135.10(b)(2)(iii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**A135.10** .....

(b) .....

(2) .....

(iii) o avião atende aos requisitos de subida de decolagem e de subida em rota, com um motor inoperante, especificados nos parágrafos A135.3(c)(2) e (3) deste apêndice; e”

CCXVI – O parágrafo A135.10(c)(5) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**A135.10** .....

(c) .....

(5) uma explanação sobre características significativas ou não usuais de voo e de maneabilidade no solo do avião; e”

CCXVII – O parágrafo A135.26(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**A135.26** .....

(a) .....

(2) os sistemas e instalações devem ser projetados para proteger o avião contra riscos no evento de mau funcionamento ou falhas dos mesmos; e”

CCXVIII – O parágrafo G135.2(g)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**G135.2** .....

(g) .....

(2) combustível suficiente, levando-se em conta esperas, aproximações e aterrissagens. Em adição ao combustível requerido pelo parágrafo G135.2(g)(1) desse apêndice, o avião deve ser abastecido suficientemente para uma espera de 15 minutos a 1500 pés acima da altitude de um aeródromo de alternativa em rota ETOPS, e em seguida ser conduzido ao pouso através de um procedimento por instrumentos; e”

CCXIX – O parágrafo G135.2(h)(2)(iv)(B)( 1 ) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**G135.2** .....

(h) .....

(2) .....

(iv) .....

(B) .....

( 1 ) trabalhe para um operador regido por este regulamento ou pelo RBAC 121 ou para uma organização regida pelo RBAC 145; e”

CCXX – O parágrafo G135.2(h)(2)(iv)(C)( 2 ) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**G135.2** .....

(h) .....

(2) .....

(iv) .....

(C) .....

( 2 ) uma organização de manutenção certificada segundo o RBAC 145;”



CCXXI – O Apêndice H do RBAC 135 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“APÊNDICE H DO RBAC 135 .....**

**H135.1 Definições**

(a) Para os propósitos deste apêndice, as seguintes definições se aplicam:

(1) análise de risco: técnica através da qual as consequências ou os impactos de um determinado perigo são objetivamente caracterizados, em função de sua probabilidade e severidade, de forma qualitativa e/ou quantitativa;

(2) avaliação de risco: processo voltado à obtenção de conclusões sobre os resultados de uma análise de risco, com base em conhecimentos e critérios técnicos estabelecidos como referenciais;

(3) consequência: impacto real ou potencial de um perigo, que pode ser expresso qualitativamente e/ou quantitativamente. Um mesmo perigo pode gerar mais de uma consequência;

(4) controle de risco: atividades executadas com a finalidade de assegurar que a política de segurança operacional, processos e procedimentos organizacionais contribuem efetivamente para mitigação ou eliminação dos riscos de incidentes e acidentes aeronáuticos;

(5) cultura de segurança operacional: conjunto de valores, normas, atitudes e práticas de caráter permanente dentro de uma organização engajada em reduzir a exposição de seu pessoal e do público em geral às situações perigosas, por meio da promoção da preocupação compartilhada, do comprometimento e das responsabilidades relativas à segurança operacional;

(6) desempenho de segurança operacional: resultado mensurável do nível de segurança operacional alcançado pela alocação de esforços e recursos no âmbito das atividades de um provedor de serviço da aviação civil ou de um Estado, conforme estabelecido em suas políticas e metas organizacionais;

(7) garantia da segurança operacional: processo que tem por objetivo prover confiança de que os controles de riscos desenvolvidos sob o processo de gerenciamento de risco atinjam os objetivos da segurança operacional nas atividades de uma organização. Esse processo pode revelar novos perigos, apontar a necessidade de novos controles de riscos, bem como eliminar ou modificar os controles de riscos existentes;

(8) gerenciamento da segurança operacional: função organizacional que busca continuamente identificar e analisar os perigos, bem como analisar, avaliar e controlar os riscos inerentes às atividades de uma organização, por meio de uma sistemática que inclui políticas, responsabilidades, estrutura organizacional, processos e procedimentos necessários;

(9) gerenciamento de risco à segurança operacional: processo que tem por objetivo identificar e implementar os controles de riscos necessários à segurança operacional, nas atividades de uma organização. Esse processo deve descrever o ambiente operacional da organização, identificar e analisar perigos, analisar e avaliar os riscos a eles associados, e estabelecer os controles necessários;

(10) gerenciamento de mudança: processo utilizado por uma organização para avaliar os resultados e impactos das mudanças internas ou externas sobre a organização e/ou suas atividades de forma planejada, visando minimizar consequências indesejadas e maximizar as oportunidades de melhoria, garantindo o nível aceitável de segurança operacional;

(11) gerente ou diretor de segurança operacional: pessoa designada pelo gestor responsável de um detentor de certificado como responsável individual e ponto focal para a implantação e manutenção do SGSO. Os requisitos de aceitação dessa pessoa pela ANAC estão definidos no RBAC 119;

- (12) gestor responsável: pessoa inequivocamente identificável que detém a responsabilidade primária pelo desempenho do SGSO de um detentor de certificado. A identificação inequívoca do gestor responsável deve estar respaldada pelos atos constitutivos da organização. Adicionalmente, o gestor responsável deve ter o poder legal ou hierárquico de autorizar ou recusar quaisquer gastos relacionados à condução das operações, em conformidade com os requisitos regulamentares de segurança operacional;
- (13) identificação de perigos: processo de reconhecimento e registro dos perigos inerentes às atividades de uma organização que poderiam gerar um acidente, incidente ou outro evento adverso à segurança operacional;
- (14) indicador de desempenho de segurança operacional: parâmetro mensurável utilizado para monitorar e avaliar o desempenho da segurança operacional de um detentor de certificado;
- (15) meta de desempenho de segurança operacional: objetivo de segurança operacional expresso em termos de indicadores de segurança operacional a serem alcançados em um período determinado;
- (16) mitigação: intervenção com o objetivo de atenuar ou reduzir um determinado risco;
- (17) perigo: condição que pode causar ou contribuir para um acidente, incidente aeronáutico ou qualquer outro acontecimento indesejável relacionado à segurança operacional;
- (18) plano de resposta à emergência (PRE): plano organizacional formalmente documentado, que define a infraestrutura requerida, processos internos e externos, partes responsáveis e suas atividades, procedimentos de comunicação, segurança operacional, equipamentos e ações que devem ser realizadas em reação às emergências, com o propósito de assegurar a transição ordenada e eficiente de uma situação de operação normal para a de operação em emergência e vice-versa;
- (19) política de segurança operacional: intenções e diretrizes globais no tocante à segurança operacional, formalmente expressas pela alta direção da organização, documentadas e disseminadas;
- (20) proativo: qualquer método que busca identificar preventivamente riscos à segurança operacional por meio da análise das atividades de uma organização, antes da ocorrência de um acidente, incidente ou outro evento adverso à segurança operacional;
- (21) probabilidade: frequência de determinada ocorrência, expressa de modo quantitativo;
- (22) promoção da segurança operacional: disseminação de cultura focada na segurança operacional, realização de treinamentos e adoção de incentivos ao compartilhamento de informações que dão suporte à implementação e operação do SGSO;
- (23) reativo: qualquer método de avaliação de riscos iniciado em resposta a uma ocorrência;
- (24) responsabilidade primária (*accountability*): obrigações de um gestor responsável perante a ANAC pelas ações executadas diretamente por ele, por outras pessoas a ele subordinadas, ou por aqueles a quem ele tenha delegado responsabilidades quanto à execução de quaisquer atividades, para os propósitos específicos da segurança operacional;
- (25) risco: avaliação das consequências ou impactos de um perigo, expressos em termos de probabilidade e severidade estimadas;
- (26) segurança operacional: estado no qual os riscos inerentes às atividades da aviação civil são avaliados, controlados e mantidos em um nível aceitável;

(27) severidade: extensão ou gravidade da perda ou dano associado às consequências de um perigo;

(28) sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO): abordagem sistemática para a gestão da segurança operacional em detentor de certificado, incluindo as políticas, responsabilidades, estruturas organizacionais, processos e procedimentos necessários. Essa abordagem inclui o conjunto de ferramentas gerenciais e metodologias definidas, estruturadas e implantadas com o intuito de embasar e auxiliar as decisões a serem tomadas pelo gestor responsável do detentor de certificado, reduzindo dessa forma os riscos inerentes às atividades da organização; e

(29) tolerabilidade: índice que relaciona níveis de riscos avaliados e tomada de decisão quanto às condições necessárias ao prosseguimento ou à interrupção das atividades.

### **H135.3 Estrutura do SGSO**

(a) A estrutura do SGSO deve ser composta de quatro componentes e doze elementos, como requisitos mínimos para sua implementação:

(1) política e objetivos da segurança operacional:

- (i) responsabilidade e comprometimento da alta direção;
- (ii) responsabilidade primária acerca da segurança operacional;
- (iii) designação do pessoal-chave de segurança operacional;
- (iv) coordenação do plano de resposta à emergência; e
- (v) documentação do SGSO;

(2) gerenciamento de riscos à segurança operacional:

- (i) processo de identificação de perigos; e
- (ii) processo de avaliação e controle de riscos;

(3) garantia da segurança operacional:

- (i) processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional;
- (ii) processo de gerenciamento de mudanças; e
- (iii) processo de melhoria contínua do SGSO; e

(4) promoção da segurança operacional:

- (i) treinamento e qualificação; e
- (ii) divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.

### **H135.5 Política e objetivos de segurança operacional**

(a) Responsabilidade e comprometimento da alta direção.

(1) O detentor de certificado deve definir uma política de segurança operacional que:

- (i) reflita o compromisso da alta direção com relação à segurança operacional, incluindo a promoção de uma cultura de segurança operacional positiva;
- (ii) inclua uma declaração clara sobre o fornecimento e alocação dos recursos necessários para a implementação da política de segurança operacional;
- (iii) inclua uma política para relatos de segurança operacional;
- (iv) indique claramente quais são os tipos de comportamento considerados inaceitáveis pela organização, bem como as circunstâncias nas quais ações disciplinares não serão aplicadas;
- (v) seja devidamente aprovada e assinada pelo gestor responsável;
- (vi) seja comunicada, com visível endosso da alta direção, por toda a organização; e
- (vii) seja periodicamente revisada para garantir que permanece relevante e apropriada para a organização.

(2) O detentor de certificado deve definir objetivos de segurança operacional considerando o estabelecido em sua política de segurança operacional. Os objetivos de segurança operacional devem:

- (i) estabelecer a referência para o monitoramento e medição do desempenho de segurança operacional previsto no parágrafo H135.9(a);

- (ii) refletir o compromisso da alta direção em melhorar continuamente o desempenho global do SGSO da organização;
- (iii) ser comunicados por toda a organização; e
- (iv) ser periodicamente revisados para garantir que permanecem relevantes e apropriados para a organização.

(b) Responsabilidade primária acerca da segurança operacional.

(1) O detentor de certificado deve:

- (i) identificar claramente o gestor responsável que, independentemente de outras funções, tenha a responsabilidade final e a obrigação de prestar contas, em nome da organização, pela implementação e manutenção de um SGSO efetivo;
- (ii) definir claramente linhas de prestação de contas sobre segurança operacional em toda a organização, incluindo a responsabilização direta pela segurança operacional por parte da alta direção;
- (iii) identificar as obrigações pela prestação de contas de todos os membros da administração, independentemente de outras funções, bem como de funcionários, em relação ao desempenho de segurança operacional;
- (iv) documentar e comunicar as informações relativas às responsabilidades, obrigações e atribuições sobre segurança operacional de toda a organização; e
- (v) definir os níveis gerenciais com autoridade para tomar decisões em relação à tolerabilidade de riscos à segurança operacional.

(c) Designação do pessoal-chave de segurança operacional.

(1) O detentor de certificado deve nomear um diretor ou gerente de segurança operacional, que será o responsável pela implementação e manutenção do SGSO.

(2) Para cumprir com suas responsabilidades e funções, o diretor ou gerente de segurança operacional deve ter:

- (i) acesso direto ao gestor responsável e ao pessoal da alta direção;
- (ii) acesso aos dados e às informações sobre qualquer aspecto relacionado à segurança operacional do detentor de certificado; e
- (iii) autonomia administrativa para avaliar, auditar e investigar qualquer setor ou processo relacionado à segurança operacional do detentor de certificado.

(d) Coordenação do PRE.

(1) O detentor de certificado deve estabelecer e manter um plano de resposta a acidentes, incidentes e outras situações de emergência relacionadas às suas operações aéreas.

(2) O detentor de certificado deve assegurar que seu plano de resposta à emergência seja adequadamente coordenado com os planos de resposta à emergência das organizações com quem interage durante a execução de suas operações.

(e) Documentação do SGSO.

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter atualizada a documentação do SGSO que descreva:

- (i) a política e os objetivos de segurança operacional;
- (ii) os requisitos de segurança operacional do SGSO;
- (iii) os processos e procedimentos do SGSO;
- (iv) as obrigações, responsabilidades e atribuições dos membros da organização em relação aos processos e procedimentos do SGSO; e
- (v) os registros do SGSO e os respectivos controles necessários para sua identificação, armazenamento, proteção, retenção e descarte.

(2) O detentor de certificado deve desenvolver e manter atualizado um manual de gerenciamento da segurança operacional (MGSO) como parte da documentação de seu SGSO.

### **H135.7 Gerenciamento de riscos à segurança operacional**

(a) Processo de identificação de perigos.

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo que assegure que os perigos associados a seus produtos ou serviços sejam identificados.

(2) O processo de identificação de perigos deve ser baseado em uma combinação de métodos reativos e proativos de coleta de dados de segurança operacional.

(3) somente para operadores de alta complexidade - na subparte do processo reativo que contenha as atividades de investigação de acidentes/incidentes aeronáuticos deve ser utilizado o pessoal qualificado pelo SIPAER ou com qualquer outra habilitação equivalente reconhecida pela ANAC.

(b) Processo de avaliação e controle de riscos.

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo que assegure a análise, avaliação e controle dos riscos à segurança operacional associados aos perigos identificados.

#### **H135.9 Garantia da segurança operacional**

(a) Processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional.

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter os meios necessários para monitorar e medir o desempenho de segurança operacional da organização e para validar a efetividade de seus controles de risco à segurança operacional.

(2) O desempenho de segurança operacional do detentor de certificado deve ser monitorado e medido em relação a indicadores e metas de desempenho de segurança operacional de seu SGSO.

(b) Processo de gerenciamento de mudanças.

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um processo para identificar alterações que podem afetar o nível de risco à segurança operacional de seus produtos ou serviços e para identificar e gerenciar os riscos à segurança operacional que podem surgir a partir dessas mudanças.

(c) Processo de melhoria contínua do SGSO.

(1) O detentor de certificado deve monitorar e avaliar a efetividade dos processos do SGSO de modo a permitir a melhoria contínua do desempenho global do sistema.

#### **H135.11 Promoção da segurança operacional**

(a) Treinamento e qualificação.

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter um programa de treinamento de segurança operacional que assegure que seus funcionários sejam treinados e competentes para exercer as suas funções dentro do SGSO.

(2) O escopo do programa de treinamento de segurança operacional deve ser apropriado à participação de cada indivíduo dentro do SGSO.

(b) Divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional.

(1) O detentor de certificado deve desenvolver e manter meios formais de divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional que:

(i) garanta que seu pessoal está ciente do SGSO em um grau compatível com as suas posições;

(ii) transmita informações críticas sobre segurança operacional;

(iii) explique por que ações específicas de segurança operacional são tomadas; e

(iv) explique por que procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados.”

CCXXII – O Apêndice I do RBAC 135 passa a vigorar com a seguinte redação:

**“APÊNDICE H DO RBAC 135**

**[RESERVADO]**

Parágrafo único. O Regulamento de que trata este artigo encontra-se publicado no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico [www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp](http://www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp)) e

igualmente disponível em sua página “Legislação” (endereço eletrônico [www.anac.gov.br/legislacao](http://www.anac.gov.br/legislacao)), na rede mundial de computadores.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Diretor-Presidente

MANUUTA