



## VOTO

**PROCESSO: 60800.229471/2011-75**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS**

**RELATOR: JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ**

### DA FUNDAMENTAÇÃO

Conforme preconiza o art. 8º da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, cabe a ANAC adotar medidas para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento da aviação civil, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe, dentre outros, implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil, bem como, regular e fiscalizar os serviços aéreos e as demais atividades de aviação civil.

Ainda com fulcro no inciso V, art. 11º da mesma lei, complementado pelo art. 9º do Regimento Interno da ANAC, compete à Diretoria Colegiada exercer o poder normativo da Agência.

Apresenta-se, portanto, para deliberação da Diretoria Colegiada, proposta de emenda nº04 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 135 (RBAC 135), intitulado “REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES COMPLEMENTARES E POR DEMANDA”.

### DO CONTEÚDO DA EMENDA Nº-04

Considerando a minuta final de RBAC-135 submetida à aprovação da Diretoria Colegiada SEI(2184062) junto à proposta de resolução que aprova a emenda nº-04 SEI(2184066) cabe ressaltar a extensa discussão e subsequentes alterações que levaram ao conjunto ora proposto. Conforme descrito no relatório de Diretoria SEI(1432642), a emenda proposta passou por diversas fases durante seu desenvolvimento merecendo destaque algumas discussões:

Considerando a nota técnica nº81 SEI(0054123 folhas 473 a 651) que fundamenta a minuta original submetida à audiência pública é possível verificar que são muitas as alterações propostas, dentre as quais justifica mencionar:

1. O requisito 135.2(a)(1), que trata da aplicabilidade do programa de conformidade para operadores em transição para operação segundo o RBAC 121, estava sendo revisado para adaptação às definições do RBAC-119; contudo, devido à criação do Projeto Prioritário que revê as modalidades de serviços aéreos no Brasil foi decidido manter o texto até que os trabalhos desse projeto sejam concluídos, uma vez que o mesmo modificará o RBAC-119.
2. O requisito 135.3(d), que trata sobre limitação de ligações sistemáticas efetuadas por empresas que operam sob demanda, foi alterado de maneira a excluir o limite temporal de 24 meses anteriormente previsto. Tanto a definição de ligação sistemática quanto os limites relativos à natureza da aeronave serão estabelecidos no RBAC-119 que passa por revisão dentro do escopo do Projeto Prioritário sobre Serviços Aéreos. Nesse contexto, o que inicialmente se propõem na revisão do RBAC-135 é simplesmente prever a aplicabilidade do mesmo à operação LAS e determinar a necessidade de aprovação da realização dessas ligações sistemáticas nas especificações operativas do detentor do certificado de operador aéreo.
3. O requisito 135.29, que trata sobre SGSO, foi atualizado para alinhamento com o art. 39 da minuta do PSOE-ANAC encaminhado à Audiência Pública nº 16/2014. Em especial, os itens (d) e (e) incluíram a necessidade de implementação de um programa de análise de dados de voo para operadores que utilizam aeronaves com peso máximo de decolagem superior a 27 toneladas, o que,

segundo a área técnica, decorre de alinhamento com o item 3.3.2 da edição nº 38 da Parte I do Anexo 6 da OACI.

4. O requisito 135.131, renumerado posteriormente para 135.133, foi incluído exigindo que seja informado ao CENIPA eventos envolvendo perigo aviário. Segundo a área técnica o item foi incluído para atender ao Art. 73 do PSOE-ANAC e aos parágrafos 4.5 e 4.7 do PCA 3-2 do CENIPA em alinhamento com a proposta de seção 121.562 do RBAC 121.
5. O requisito 135.179(a), que caracteriza a MEL – Lista de equipamentos mínimos – como parte do sistema de manuais, foi retirado permitindo que, no limite, um operador opte por não ter MEL, ficando então restrito à condição de ter todos os equipamentos funcionais. Obviamente, é esperado que cada operador escolha produzir e aprovar uma MEL, porém, com a eliminação deste item fica mais flexível a operação no sentido de que enquanto se discute uma aprovação de MEL a aeronave pode operar se tiver todos os equipamentos funcionando.
6. O requisito 135.180, objeto de ampla discussão nos autos processuais, foi alterado conforme harmonização ao item 4.3.5.3.1 do Anexo 10 Volume IV à Convenção de Aviação Civil Internacional no sentido de implementar os equipamentos de alerta de colisão mais modernos que tomam como base o dado de velocidade vertical da própria aeronave para definir a resolução. Foi incluído que as novas instalações de alertas de colisão (ACAS) devem prover resolução com base na leitura primária da velocidade vertical da aeronave. As letras (d) e (e) ainda previam prazo de 24 e 36 meses para a adequação de todas as aeronaves. Porém, foram posteriormente eliminadas uma vez que a discussão está em curso no âmbito do RBAC-91.
7. O requisito 135.242 (g), que exige experiência recente para comissário de voo foi proposto, mas eliminado no decorrer das discussões.
8. O requisito 135.243(e)(2), renumerado posteriormente como 135.243(f), foi alterado para permitir a operação VFR por pilotos de helicóptero sem IFRH sob condições especificamente definidas.
9. O requisito 135.244 foi acrescido do item (e) que provê uma alternativa para formação do primeiro piloto em comando no tipo e modelo básico da aeronave.
10. O requisito 135.299(a)(4) foi excluído eliminando limite temporal arbitrário que obrigava empresas a manterem tripulantes como alunos mesmo após a demonstração de cumprimento com os requisitos de formação aplicáveis.
11. O requisito 135.335(e) foi incluído exigindo que os simuladores utilizados em treinamento sejam qualificados e aprovados de acordo com o previsto no Apêndice H do RBAC 121.
12. O requisito 135.343, que trata de treinamento inicial e periódico para tripulantes, foi alterado passando a valer também para operadores de aviões monomotores os quais terão 24 meses para se adequar. A modificação está alinhada com o previsto no Anexo 6 da ICAO, bem como com as práticas adotadas pela EASA. Entende a área técnica que não há motivos para eximir operadores, em função do tipo de aeronave utilizada, do cumprimento de requisito de ordem geral relacionado ao treinamento de tripulação.
13. O requisito 135.347 (d)(4) foi incluído para prever complementação do treinamento em aeronave quando realizado em simulador nível B, o que se mostra coerente frente aos objetivos do treinamento e relevância para a segurança operacional.
14. O requisito 135.353, que trata do treinamento para operação em ambos os postos de pilotagem, foi incluído requerendo que haja um treinamento adequado para qualificar os pilotos em comando que ministrarão a experiência operacional em ambos os postos de pilotagem.
15. A subparte K que trata de programa de treinamento para artigos perigosos foi reformulada em alinhamento com as alterações do RBAC 121. Dentre as principais alterações ressalta-se a eliminação de prazo específico para realização do treinamento periódico que fica agora atrelado às determinações do RBAC-175.

Considerando a nota técnica nº11 SEI(0056432) que apresenta a análise das contribuições recebidas na primeira audiência pública (nº 08/2016), observa-se que foram diversas as fontes de comentários à proposta inicial, tendo sido consideradas não só as contribuições advindas da audiência pública propriamente dita como de notas técnicas posteriores produzidas pela área técnica e intervenções

da comunidade regulada provenientes do Workshop de 19/03/2014. Desse conjunto de comentários resultaram alterações em diversos requisitos e a definição de alguns temas para estudo posterior. O anexo 01 da referida nota técnica apresentou as alterações incorporadas das quais merecem destaque:

1. Harmonização do termo COA - certificado de operador aéreo e terminologia correlata ao longo do texto.
2. Eliminação do parágrafo 135.25(d), que trata de uso de aeronaves arrendadas com registro estrangeiro, por ter sido identificado que não haveria atualmente a possibilidade de operação nos termos descritos no requisito dentro do arcabouço normativo brasileiro.
3. Eliminação do parágrafo 135.27, que trata de documentação a ser levada a bordo, por ser redundante e apenas remeter a instruções contidas em outros parágrafos.
4. Inclusão da possibilidade de assinatura digital de manifesto de carga mediante inclusão do item 135.63 (f).
5. Revisão completa da proposta de requisito 135.93 que trata de altitude mínima para utilização de piloto automático em aviões fazendo-o de acordo com o novo texto proposto pelo paralelo americano 14 CFR Part-135.
6. Incluído o requisito 135.130, posteriormente renumerado como 135.131, que proíbe a simulação de procedimentos anormais ou de emergência durante a operação de transporte aéreo público. As instruções contidas no requisito foram movidas da subparte G para a subparte B por pertinência.
7. Harmonização do requisito 135.247 com o RBAC-61 e revisão do texto permitindo que a experiência recente possa ser adquirida durante voos fora das operações sob o RBAC-135.
8. O requisito 135.323 incluiu a possibilidade do tripulante operar por 1 mês após o final do mês em que o treinamento periódico for devido.
9. Foi incluído o requisito 135.330 que trata do programa de treinamento em gerenciamento de recursos de cabine em alinhamento ao paralelo americano 14 CFR Part-135.
10. Foi excluído do requisito 135.341 a possibilidade de autorização de desvios quanto ao cumprimento do programa de treinamento periódico em função do tamanho limitado e objetivo da operação.
11. Inclusão de prazo de adequação no requisito 135.343 que trata do programa inicial e periódico de treinamento de tripulação. O requisito passa a valer inclusive para aviões monomotores em alinhamento à proa internacional, e assim, são dados 25 meses para adequação.
12. O conteúdo do requisito 135.377, que trata de pouso em pista molhada, foi transferido para o requisito 135.386, posteriormente movido para o 135.385, onde fica estabelecido que grandes aviões categoria transporte devem acrescentar 15% à distância de pista seca para cálculo do pouso ou utilizar desempenho específico quando disponível.
13. Os Requisitos 135.501, 135.503, 135.505 e 135.507, todos referentes ao programa de treinamento em artigos perigosos sofreram revisão que, mantendo os objetivos gerais da proposta, trouxeram melhor clareza e assertividade às instruções em relação direta ao RBAC-175.

Considerando a nota técnica nº1 SEI(0309556) que analisa as recomendações contidas no parecer da Procuradora Federal, pôde-se verificar que novas alterações na norma proposta foram incluídas em função da interação entre a área técnica e a jurídica, das quais cabe mencionar:

1. Questionamento sobre a inclusão do parágrafo 135.63(e) que determinaria a necessidade de verificação da quantidade de combustível e óleo a bordo antes de cada voo com base na autonomia da operação específica, sobre o qual respondeu a área técnica que o objetivo do requisito é permitir uma verificação *a posteriori* quando necessário.
2. Remoção do parágrafo 135.205 por se tratar de repetição das instruções sobre voo visual já contidas no item 5 da IAC 100-12 e item 3 da ICA 100-4, ambos regulamentos do DECEA.
3. Alteração para compatibilização com o anexo 6 da OACI do requisito 135.209 que trata da autonomia de voo para operações VFR com helicópteros.

4. Exclusão da exigência de que o curso de formação de facilitadores tivesse duração mínima específica de 40 horas no requisito 135.330.
5. Alteração da proposta de composição dos requisitos 135.377(a), 135.386 e 135.385 que tratam de limitações de desempenho de pouso. Foi decidido incorporar as determinações relativa ao desempenho em pista molhada e contaminada no corpo do requisito 135.385 deixando reservado o requisito 135.377 e eliminando-se o parágrafo 135.386 anteriormente proposto. As definições técnicas, entretanto, permaneceram inalteradas.
6. Alteração de proposta que modificava o requisito 135.83 referente a desempenho mínimo de subida, mantendo-se o requisito original.
7. Atualização do requisito 135.81 que fazia referência ao “International Flight Information Manual” da FAA, manual que foi descontinuado. Em substituição fez-se analogia ao documento AIP - Aeronautical Information Publication.

Considerando ainda as posteriores intervenções no texto registradas pela área técnica responsável nos despachos subsequentes SEI(0870796) e SEI(1096420), observa-se que novas alterações foram incorporadas ao texto, dentre as quais vale listar:

1. Adequação, apenas para operadores que realizam operações internacionais, das exigências de exames de proficiência para diminuir a periodicidade de 12 para 6 meses.
2. Inclusão no parágrafo 135.21(i) da possibilidade de que parte do manual seja disponibilizado em outra língua que não apenas o inglês.
3. Em harmonização à proposta de RBAC nº 91, a seção 135.203 foi reservada, por ser matéria de competência do DECEA e estabelecidas em normas específicas, em especial a ICA 100-12.
4. Na seção 135.247, referente à experiência recente de tripulação, foi acatada parcialmente a contribuição nº 105 da audiência pública, que sugeria harmonizar o conteúdo da seção 135.247 ao RBAC nº 61.21, visto que o RBAC nº 61 hoje é mais restritivo que o RBAC nº 135.

Assim foi consolidada a proposta oferecida pela área técnica SEI(1097253) à Diretoria na qual se observa que, em geral, foram incorporados diversos pontos de flexibilização do regulamento com potencial de contribuir para a evolução do mercado e desenvolvimento do setor. Ao mesmo tempo, foram incorporadas novas exigências e determinações identificadas como necessárias com base nas melhores práticas da regulação internacional e em alinhamento com os regulamentos das autoridades de aviação civil de referência.

Contudo, foram alvo de questionamento por parte do Relator alguns pontos da proposta apresentada conforme registram os despachos DIR-P SEI(1290687) de 27 de novembro de 2017 e DIR-P SEI(1647150) de 23 de março de 2018. Os principais pontos discutidos foram:

1. A eliminação do prazo de 24 meses no requisito 135.3(d) que estabelece as operações de ligação sistemática (LAS).
2. O estabelecimento, no requisito 135.180, objeto de ampla discussão nos autos processuais, da necessidade de equipamentos de alerta de colisão (ACAS) mais modernos e a determinação de prazo de 24 e 36 meses para a adequação de todas as aeronaves operando sob o RBAC-135.
3. A inclusão do requisito 135.242(g) requerendo experiência recente para comissários nos moldes do RBAC-121.
4. A flexibilização da exigência anterior de IFRH para operações VMC de helicópteros no requisito 135.243(e)(2), mantendo a exigência de PLA através do requisito 243(b)(4).
5. A eliminação do requisito de experiência recente para as aeronaves classe com motor convencional conforme requisito 135.244(d).
6. Exclusão da possibilidade de autorização de desvios quanto ao cumprimento do programa de treinamento periódico em função do tamanho limitado e objetivo da operação no requisito 135.341.
7. A estrutura de formação de tripulantes para operações regidas pelo RBAC-135 (requisitos 135.291 a 135.299) e sua comparação com as bases internacionais.

8. A aplicabilidade da alteração proposta ao requisito 135.244(b)(3) que trata de treinamento do piloto em comando no caso de inclusão de novos modelos de aeronave na frota do operador.

A SPO respondeu aos questionamentos da Diretoria sustentando seu posicionamento mediante esclarecimentos adicionais e incluindo modificações na proposta inicial conforme exposto nas notas técnicas nº 181 SEI(1298997) e nº 89 SEI(1889198). Além disso, entendeu ser oportuno acrescentar uma última alteração justificada no despacho da GTNO SEI(1427673) de 15/01/2018 onde se propõe permitir que fabricantes de aeronaves classe ofereçam treinamento a operadores RBAC-135 sem a necessidade de se qualificar como CTAC. Com base na discussão forneceu nova proposta de texto de emenda ao RBAC-135 onde as principais alterações foram:

1. A eliminação da proposta de inclusão das letras (d) e (e) no requisito 135.180, que trata da pretensa obrigação de modificação de toda a frota para inclusão dos novos tipos de sistema de alerta de colisão.
2. Remoção da proposta de inclusão do requisito 135.242(g) que trata de exigência de experiência recente para comissários.
3. Eliminação do requisito 135.243(b)(2)(ii) que exigia IFRH ou PLA para operação visual em helicópteros.
4. Ajuste do requisito 135.293 incluindo, dentre outras alterações, que o exame de proficiência também seja requerido a cada 6 meses dos pilotos que realizam operações internacionais, e a cada 12 meses de pilotos que não realizam operações internacionais.
5. Deslocamento do requisito 35.293(g), que trata de simulação de procedimentos anormais ou de emergência em operações de transporte aéreo público, para a nova seção 135.131 por ter aplicabilidade geral e não apenas durante os exames.
6. Exclusão do requisito 135.297, que tratava de exame de proficiência em voo por instrumentos, por entender que a seção 135.293, que determina o conteúdo dos exames periódicos e cita diretamente os procedimentos IFR quando pertinente, é suficientes para o nível de regulamento em pauta e coaduna com o que dispõe o ao Anexo 6 Part I, item 9.4.4 e Anexo 6 Part III, item 7.4.3, à Convenção de Chicago.
7. O requisito 135.299(a)(4), que vinculava a periodicidade de execução de exame em rota ao exame IFR, foi removido da proposta pois não possui paralelo internacional e foi entendido desnecessário.
8. Reavaliação completa da estrutura da seção 135.244, que trata de experiência operacional do piloto em comando, onde foi revista a filosofia proposta adotando-se na versão final uma abordagem de maior alinhamento ao 14 CFR Part 135, onde, o requisito se aplica unicamente às operações complementares conforme definidas no RBAC-119.
9. O requisito 135.341(e), que trata de currículo de treinamento aprovado pela autoridade primária, foi removido da proposta pois não possui paralelo internacional e foi entendido desnecessário.

Não obstante a evidente evolução dos autos, dado o longo período entre a realização da audiência pública (08/2016) e a deliberação sobre o conteúdo da norma que sofreu relevante alteração, foi determinada a execução de nova audiência pública (18/2018) que resultou em novas alterações da proposta, das quais cabe ressaltar:

1. A exclusão do requisito 135.1(c) por ser desnecessário, dado que se aplica a um tipo de operação prevista no normativo americano mas não incluído na regulamentação nacional.
2. A alteração dos requisitos 135.145, 135.243(a)(1) e 135.335 (b)(3) em alinhamento ao texto do CFR Part-135 da FAA.
3. A alteração do requisito 135.263 em função da promulgação da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 eliminando-se a referência ao requisito 119.3.

#### **DA ANÁLISE:**

Ciente do posicionamento da área técnica e das últimas alterações propostas registradas no texto da minuta final SEI(2184062), entendo necessário discutir os seguintes pontos para deliberação da

## Diretoria Colegiada:

1. Sobre a alteração do item 135.80 com a inclusão do kit de precaução universal em compatibilização com as instruções da Parte-I do Anexo-6 da ICAO, questiona-se a completude da redação do requisito 135.166(c)(9) no sentido de garantir o cumprimento coerente do que prevê o anexo, sem, contudo, maximizar a exigência desnecessariamente. Como apontado pelo responsável pela contribuição na audiência pública, o texto do anexo indica que, além do kit de primeiros socorros que deve acompanhar “qualquer aeronave”, o kit de precaução universal deve acompanhar qualquer aeronave que requeira comissaria. Ou seja, o requisito 135.177(b)(2) é coerente na forma proposta, contudo, o requisito 135.166(c)(9) estende a exigência para quaisquer aeronaves, resultando numa extrapolação do requisito em relação ao padrão internacional sem contar com dados que a justifiquem.
2. Embora entenda-se coerente a alteração do requisito 135.145 em alinhamento ao CFR Part-135, deve-se questionar a opção de alinhamento parcial, face a redação do item (d)(1) que desclassifica a similaridade de uma aeronave baseada unicamente na utilização de motores diferentes, sem especificar o termo "diferentes". Observemos que a aeronave só pode incorporar determinado grupo motopropulsor se o mesmo for certificado para aquele tipo, o que inclui verificação completa da integração do grupo nos termos do RBAC-23, RBAC-25, RBAC-27, RBAC-29 e RBAC-33 conforme aplicáveis. Dentro desse contexto existem duas possibilidades: A utilização de um outro motor pode ter efeitos nas características de voo, por exemplo, quando há relevante diferença de empuxo ou potência, ou diferença nos tempos de aceleração e desaceleração, o que remete à hipótese tratada no item (d)(2) do requisito 135.145. Por outro lado, a escolha por um outro motor pode ocorrer por questões de desempenho de sistemas ou características de ruído e emissão, sem que haja efeito prático do ponto de vista de pilotagem. Sendo assim, considerar a aeronave não similar unicamente pela utilização de um motor diferente é restringir a avaliação técnica de forma não racional. Entende-se que o item (d)(1) pode ser melhorado para especificar os casos em que uma alteração de grupo motopropulsor justifica a realização dos testes.
3. Sugere-se rever a possível tradução incorreta do requisito 135.145(e)(4), que indica necessidade de testes de validação em caso de “*desempenhos especiais ou autorizações de operacionais*”. O CFR Part-135 requer os testes de validação em caso de “desempenho ou autorizações operacionais especiais”, ou seja, trata-se de duas possibilidades fundamentais: A operação exige um desempenho diferenciado (ex: crédito “grooved/PFC” ou “steep approach”) ou a operação exige uma autorização operacional singular (ex: pouso em aeroportos com restrições específicas como o SDU ou com uso de sistemas específicos como PBN).
4. Mediante indicação da SAR à SPO, conforme e-mail SEI(2215270), identificou-se erro material de referência no parágrafo 135.419(a), onde o texto indica relação com a seção 135.17, que não existe, quando deveria fazer referência à seção 119.51 do RBAC nº 119. Além disso, os itens (1) e (2) do requisito 135.211(b) faziam referência à alínea (a) do mesmo requisito que foi reservada em função de repetição de instrução prevista em documento do DECEA. Portanto, é pertinente a substituição da referência pela indicação direta das condições mínimas de visibilidade exigidas.
5. Sobre a proposta de alteração dos requisitos associados ao exame de proficiência em voo por instrumentos - IFR (135.297 e 135.293), não parece suficiente a fundamentação apresentada para justificar o desalinhamento às bases internacionais. A métrica da regulamentação internacional sustenta o entendimento de que a operação por instrumento exige uma avaliação mais frequente do tripulante e essa abordagem é considerada importante para a manutenção dos níveis de segurança na aviação civil, objetivo primeiro da atuação da ANAC. Qualquer alteração com relevante potencial de impacto nos níveis de segurança operacional deve ser implementada com cautela e baseada em estudos técnicos que possam comprovar a eficiência e segurança da medida. Assim, a alteração proposta no sentido de reduzir a periodicidade da avaliação só poderia ser feita se demonstrado de forma sólida que a diminuição da periodicidade do exame não tem efeito relevante na segurança operacional. Porém, não consta dos autos material técnico neste sentido, e até que isso esteja suficientemente substanciado é prudente manter o padrão de treinamento praticado e aceito internacionalmente.

**DO VOTO**

Os autos do processo demonstram a extensa discussão que se originou em 2011 e culminou na proposta atual de alteração do RBAC-135 levada à deliberação do colegiado nesta data. Observa-se dos autos que a composição do processo se deu com a reunião de diversas discussões relevantes sobre o conteúdo da norma em pauta, as quais ocorreram em momentos distintos e com diferentes motivações. Assim, tem-se um compêndio de melhorias, onde, a Superintendência de Padrões Operacionais, responsável primária pelo estudo e elaboração das normas operacionais, respondeu aos questionamentos e sugestões oferecidos durante as diversas fases processuais, sustentando ou adequando seu posicionamento sobre cada um dos itens levantados.

Em geral, a proposta apresenta diversas melhorias que foram discutidas com os entes regulados e a sociedade e contribuirá para o desenvolvimento do setor, o alinhamento aos padrões internacionais e a manutenção da segurança operacional. A realização de uma nova audiência pública resultando apenas 16 contribuições corrobora o entendimento de que a proposta foi consolidada dentro da comunidade regulada, e ainda, que permanece válida a análise jurídica previamente realizada, uma vez que não houve alteração relevante do ponto de vista jurídico após a emissão do parecer.

Cabe ressaltar que a evolução das normas, em especial as normas operacionais, é contínua e decorre do acompanhamento do ambiente regulado e dos resultados observados na realização das atividades de fiscalização e certificação pela equipe técnica da ANAC. A existência, em paralelo, de Projetos Prioritários e processos específicos de revisão de outras normas que se relacionam à matéria é natural considerando-se o arcabouço complexo da regulamentação de aviação civil. Ainda assim, a comunidade regulada e a sociedade são beneficiadas com a atualização do regulamento que ocorre em harmonia com o aprimoramento dinâmico do arcabouço normativo como um todo. Dessa forma, é importante a implementação das modificações entendidas necessárias sem prejuízo da continuidade do processo de aprimoramento normativo.

Nesse contexto, chamo atenção à necessidade de uma avaliação mais ampla dos regulamentos operacionais frente à iminente mudança na filosofia do RBAC-119 proposta no âmbito do Projeto Prioritário Remodelagem de Serviços Aéreos, o que poderá ensejar nova revisão do regulamento em pauta - o RBAC-135 - como de outros regulamentos operacionais a exemplo do RBAC-121.

Em atenção ao conteúdo da Contribuição nº 6 da audiência pública nº 18/2018, que aponta que a ocorrência de duas audiências públicas concomitantes sobre o mesmo regulamento poderia gerar confusão junto ao regulado, sugere-se que no futuro, caso se proceda a abertura simultânea de audiências públicas sobre um mesmo regulamento, haja trabalho prévio de compatibilização dos textos propostos postos em audiência.

Sendo assim, tendo em vista as recomendações da área técnica responsável, e com base no trabalho realizado conforme registrado nos autos, **voto FAVORAVELMENTE** à aprovação da emenda nº04 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 135 (RBAC 135), intitulado “REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES COMPLEMENTARES E POR DEMANDA” com base na minuta final, **adicionada das seguintes alterações:**

1. Revisão da proposta quanto ao requisito 135.166(c)(9) no sentido de garantir o cumprimento coerente do que prevê a Parte-I do Anexo-6 da ICAO, ou seja, que o kit de precaução universal deve acompanhar qualquer aeronave que requiera comissaria.
2. Revisão da proposta quanto à alteração do requisito 135.145 ajustando a redação genérica do item (d)(1), especificando os aspectos relevantes da utilização de motores diferentes que afetam a classificação de similaridade.
3. Revisão da proposta quanto ao requisito 135.145(e)(4) que aparenta trazer tradução incorreta do 14 CFR Part-135 ao remeter aos testes de validação exigidos em caso de “desempenho ou autorizações operacionais especiais” .
4. Revisão da referência à seção 135.17 contida no requisito 135.419(a), que deve remeter de fato à seção 119.51 do RBAC nº 119; e revisão da referência à alínea (a), nos itens (1) e (2) do requisito 135.211(b) que deve ser substituída pela indicação direta das condições mínimas de visibilidade exigidas.
5. Revisão da proposta quanto aos requisitos associados ao exame de proficiência em voo por instrumentos - IFR, que devem seguir alinhados aos padrões do 14 CFR Part-135.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **José Ricardo Pataro Botelho de Queiroz, Diretor-Presidente**, em 03/10/2018, às 11:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2205607** e o código CRC **D5219ADB**.

SEI nº 2205607