



## RELATÓRIO

**PROCESSO: 60800.014964/2010-21**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS (SPO)**

**RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN**

### 1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata de proposta de edição do RBAC nº 91 e de decorrente emenda aos RBAC nº 01, 121 e 135. O processo foi autuado em 28 de junho de 2010 pela SPO, e desde então passou por consultas à d. Procuradoria Federal junto à ANAC, teve pareceres da SAR e SPO, que conjuntamente fizeram proposta aprovada, pela Diretoria Colegiada, para consulta pública em 20/10/2015, a qual permaneceu aberta por 90 dias.

1.2. Todas as contribuições foram analisadas por SAR e SPO, cada uma dentro de sua competência.

1.3. Paralelamente aconteceu o projeto prioritário do aerodesporto, que culminou em modificações ao RBHA 91, que foram incorporadas na proposta atual. Também houve a publicação do RBAC 90, acerca de operações de segurança pública tornando obsoleta a Subparte O, a qual foi retirada da minuta ora avaliada.

1.4. Sob relatoria do então diretor Ricardo Fenelon, foram levadas a cabo algumas reuniões acerca de pontos específicos do regulamento que demandavam melhor sustentação para aprovação da proposta. Tais reuniões continuaram, já nessa relatoria, com a participação de todas as assessorias dos diretores, sendo que o objetivo proposto pelas áreas técnicas foi repassar cada ponto indicado pelo antigo relator e rever integralmente a minuta de ato.

1.5. Considerando que é uma proposta que já dura quase 10 anos, e houveram muitas mudanças de gestão e entendimentos, ficou acertado que o objetivo da revisão seria entrar em consenso sobre todos os requisitos, sendo que qualquer ponto polêmico se escolheria manter o entendimento já em vigor no RBHA. A premissa da proposta é chegar a um texto que propicie as melhorias necessárias e permita que novos processos sejam criados para discutir mais a fundo e pontualmente questões que deixaram de ser abordadas agora.

1.6. Em Nota Técnica conjunta da SAR e SPO, SEI nº 3779060, os textos finais e as adequações sugeridas pelas assessorias foram devidamente justificadas, concluindo-se pelo encaminhamento à Diretoria Colegiada com sugestão de aprovação final.

1.7. Acredito ser importante conhecimento de todos os pontos de 6.2.1 a 6.2.49 da nota técnica supra-citada, in verbis:

Parágrafo 91.3(a). O texto foi alterado para o seguinte:

(a) O piloto em comando de uma aeronave ~~é diretamente responsável e tem a autoridade final e a responsabilidade pelas~~ ~~sobre sua~~ operação e pela segurança de voo, ~~conforme o art. 168 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBA).~~

É desnecessária a menção ao artigo do CBA e ela poderia precisar mudar em caso, por exemplo, de eventual aprovação de um novo CBA. A menção havia sido sugerida pela Procuradoria e havia sido acatada, mas entendeu-se não é necessário detalhar no regulamento o que o comandante pode fazer, visto que já há previsão em Lei. O restante do texto foi alinhado à forma da definição contida no RBAC nº 01.

Parágrafo 91.3(d). O texto foi alterado para o seguinte:

(d) O relatório tratado no parágrafo (c) desta seção deve ser encaminhado à ANAC no prazo máximo de 20 (vinte) dias úteis a contar da ocorrência, salvo se requerido ou autorizado pela ANAC um prazo diferenciado, ~~sob pena de suspensão da licença do piloto em comando até que encaminhe o relatório.~~

Entendeu-se como não necessário estabelecer a pena neste item, visto que já existe a previsão de pena no CBA, além do que, para a aplicação de pena é necessário processo administrativo com possibilidade de ampla defesa. A suspensão cautelar pode aplicar-se em caso de risco à segurança.

Parágrafo 91.9(b)(1). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil:

(1) para a qual é requerido um manual de voo da aeronave pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo da aeronave (ou um AOM) atualizado (original ou cópia). Aeronaves ~~operando segundo o RBAC nº 137, ou aeronaves~~ acrobáticas, quando realizando voos acrobáticos, devem providenciar para que os documentos estejam disponíveis no local de operação, não sendo necessário portá-los a bordo da aeronave; e

A previsão relativa ao RBAC nº 137 já se encontra prevista no parágrafo 137.501(a) daquele regulamento e não é necessário repetir no RBAC nº 91.

Parágrafo 91.15(a). O texto foi alterado para o seguinte:

(a) Ressalvada a situação prevista no parágrafo (b) desta seção, o piloto em comando de uma aeronave civil somente pode permitir que qualquer objeto seja lançado de uma aeronave em voo se tal operação estiver previamente autorizada pela ANAC, ~~em conformidade com o Art. 16 §3º do CBA.~~

É desnecessária a menção ao artigo do CBA e ela poderia precisar mudar em caso, por exemplo, de eventual aprovação de um novo CBA.

Parágrafo 91.17(b). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) Exceto em emergências, ~~nenhum piloto em comando de uma aeronave civil~~ não deve permitir que seja transportada naquela aeronave uma pessoa que aparente estar intoxicada ou sob influência de substância psicoativa, incluindo álcool, de forma que possa comprometer a segurança de voo. ~~Esta disposição não se aplica a um paciente sendo transportado sob os devidos cuidados médicos.~~

A última frase foi incluída para permitir que pessoas que estejam intoxicadas sejam transportadas, desde que sob os devidos cuidados médicos. Mas a frase é desnecessária, pois o próprio requisito estabelece que cabe juízo discricionário ao piloto em comando permitir o transporte, desde que entenda que tal situação não compromete a segurança de voo. O restante da alteração foram ajustes editoriais.

Parágrafo 91.17(c). O texto foi alterado para o seguinte:

(c) A ANAC poderá solicitar a uma pessoa que tenha atuado ou tentado atuar em atividades reguladas pela ANAC, ~~imediatamente~~ após a atuação ou tentativa de atuação, que se submeta a exame toxicológico realizado por meio de etilômetro mantido e utilizado conforme o parágrafo 120.331(e) do RBAC nº 120, de forma a verificar a concentração de álcool no organismo.

O termo "imediatamente" poderia limitar a atuação da ANAC desnecessariamente.

Parágrafo 91.102(b). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) Os detentores de certificado possuidores de concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público devem cumprir, além dos requisitos estabelecidos neste Regulamento, os requisitos constantes dos regulamentos específicos ~~RBAC nº 119, 121 e 135,~~ conforme aplicável.

Foi feita menção genérica a regulamentos específicos em vez em vez dos RBAC nº 119, 121 e 135.

Parágrafo 91.102(d). O texto foi alterado para o seguinte:

(d) Somente é permitido utilizar um aeródromo brasileiro se o aeródromo for cadastrado ~~(com exceção dos casos previstos nas seções 91.329 e 91.331, no RBAC nº 90 e na seção 137.301 do RBAC nº 137)~~ e o operador determinar que esse aeródromo é adequado para o tipo de aeronave envolvida e para a operação proposta.

Foi removido o parênteses, pois os casos listados não se tratam de aeródromos, mas de áreas de pouso sob regras especiais.

Parágrafo 91.102(e). O texto foi alterado para o seguinte:

(e) O piloto em comando de uma aeronave somente pode permitir que passageiros embarquem ou desembarquem de sua aeronave com o(s) motor(es) em funcionamento se:

(1) um piloto habilitado estiver no posto de pilotagem enquanto os rotores ou hélices estiverem girando;

(2~~4~~) no caso de um avião, sua geometria permitir que os passageiros possam utilizar uma porta convencional de embarque e desembarque, sem se aproximarem perigosamente de hélices girando ou de correntes de exaustão de gases de combustão decorrentes ~~passar à frente ou atrás~~ de motor(es) em funcionamento;

(3~~2~~) no caso de um helicóptero, ~~for possível~~ parar o(s) rotor(es) ~~principal(ais)~~ ou, se isso não for possível, o afastamento dos rotores ~~forem mantidos em marcha lenta, e a altura mais baixa do disco varrido pelos rotores principais~~ for suficiente para permitir a passagem dos passageiros com margem de segurança; e

(4) for feito um *briefing* com os passageiros abordando aspectos de segurança relativos às operações de embarque e desembarque enquanto as hélices ou rotores da aeronave estiverem em movimento; e

(5~~3~~) assumir a responsabilidade da operação e tomar as providências cabíveis para garantir a segurança.

(e)(1): enquanto os rotores ou hélices estiverem girando foi considerado necessário que ao menos 1 piloto permaneça em seu posto, no sentido de prontamente agir em caso de necessidade. Isso atende parcialmente a RSV A-103/CENIPA/2013-01 do CENIPA, que requer tal medida quando os motores estiverem em funcionamento. Foi adotado no requisito "enquanto os rotores ou hélices estiverem girando", pois é nestes que consistem o maior perigo. Vide Despacho GTNO/GNOS 3300842, no processo nº 00058.012245/2019-32.

(e)(2): alterado "sem passar à frente de motor(es) em funcionamento" para "sem se aproximarem perigosamente de hélices girando ou de correntes de exaustão de gases de combustão decorrentes de motor(es) em funcionamento", pois o perigo consiste em hélices expostas em movimento e correntes de gases resultantes da exaustão, que dependendo da intensidade podem causar acidentes ou até queimaduras;

(e)(3): foi removido o detalhamento do requisito e mantido o desempenho que se espera da regra, além de outros ajustes textuais;

(e)(4): incluído em atenção à RSV A-103/CENIPA/2013-02 do CENIPA. Vide Despacho GTNO/GNOS 3300842, no processo nº 00058.012245/2019-32. Não foi incluído que o *briefing* deva ser feito por tripulante, pois pode inviabilizar o embarque, mas está implícito que deva ser por pessoa capaz de realizar as instruções.

Parágrafo 91.102(f)(1). O texto foi alterado para o seguinte:

(f) O piloto em comando de uma aeronave somente pode permitir que sua aeronave seja abastecida de combustível com o(s) motor(es) em funcionamento (exceto APU) se a operação for conduzida de acordo com procedimento estabelecido no manual de voo aprovado ou AOM, ou de acordo com outros procedimentos aprovados pela ANAC. Adicionalmente:

(1) não pode haver passageiro a bordo, ~~exceto sob as condições do parágrafo (g) desta seção,~~  
e

A exceção não existe no RBHA 91 e fora inserida por engano, pois o parágrafo (g) não engloba a condição prevista no parágrafo (f). O parágrafo (f) prevê o abastecimento com os motores em funcionamento, enquanto que o (g) aborda o abastecimento com passageiros a bordo, mas com os motores fora de funcionamento.

Parágrafo 91.103(a). O texto foi alterado para o seguinte:

Antes de iniciar um voo, o piloto em comando de uma aeronave deve tomar ciência de todas as informações necessárias ao planejamento do voo. Tais informações devem incluir:

(a) as informações requeridas para planejamento de voo contidas nas publicações ~~na ICA 100-12,~~ do DECEA;

Foi deixado um texto mais genérico referindo-se às publicações do DECEA.

Parágrafo 91.109(d). O texto foi alterado para o seguinte:

(d) Somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira que esteja sendo utilizada ~~em~~ ~~exame de proficiência para obtenção de uma licença de PLA, para obtenção ou revalidação de uma habilitação associada a essa licença, ou~~ em exame de proficiência segundo o RBAC nº 121; se o piloto que estiver ocupando uma das posições de controle, que não o piloto sendo examinado, for qualificado ~~habilitado~~ para atuar como piloto em comando da aeronave.

Optou-se por manter o critério do RBHA 91 que torna o requisito aplicável somente em operações sob o RBAC nº 121. O exame de qualificação constante do RBHA 91 é também chamado de exame

de proficiência. "Qualificado" é mais do que ser simplesmente estar "habilitado", do modo que o texto foi restituído ao padrão do RBHA 91.

Parágrafo 91.109(e). O texto foi alterado para o seguinte:

(e) Para os propósitos desta seção, observador competente significa uma pessoa capaz de identificar visualmente ~~obstáculos ou tráfego aéreo próximos~~ condições adversas à segurança da aeronave e alertar o piloto em comando ou o piloto de segurança.

O observador competente deve identificar visualmente condições adversas à segurança da aeronave, das quais os obstáculos ou tráfego aéreo próximo são apenas exemplos de condições adversas. Neste sentido foi utilizado um texto mais geral.

Parágrafo 91.111(b). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) Somente é permitido operar uma aeronave civil em voo de formação com outra(s) aeronave(s) se ~~previamente autorizado pela ANAC e~~ o voo for realizado em conformidade com as regras de tráfego aéreo estabelecidas pelo DECEA.

Em entendimentos com a GOAG, observou-se que a autorização da ANAC era meramente burocrática e que não agrega valor técnico e de segurança para o voo de formação. Por isso foi removida a obrigatoriedade da autorização da ANAC. Voos de formação que fazem parte de eventos aéreos já são tratados na seção 91.303.

A seção 91.144 (Restrição temporária de operações de voo durante condições anormais de altas pressões atmosféricas) foi reincluída no texto, pois entendeu-se que não se trata de uma condição completamente de tráfego aéreo e que está associada também ao planejamento do voo.

Parágrafo 91.151(a)(1). O texto foi alterado para o seguinte:

(a) Somente é permitido começar um voo VFR em um avião se, considerando vento e condições meteorológicas conhecidas, houver combustível e óleo suficiente para voar até o local previsto para primeiro pouso e, assumindo velocidade normal de cruzeiro:

(1) durante o dia, voar mais, pelo menos, 30 minutos, exceto para voos acrobáticos afastados no máximo 50 km (27 NM) de um aeródromo; ou

Havia uma contribuição, inicialmente não acatada para não deixar o texto mais restritivo, de considerar voos acrobáticos dentro de um box específico. No entanto decidiu-se considerar os limites de um voo local (50 km - 27 NM). Acima dessa distância, deve-se considerar os 30 minutos adicionais de combustível.

A seção 91.168 foi retirada da proposta. Apesar de a existência dela tornar o requisito exposto no parágrafo 91.167(a)(2) menos restritivo do que é atualmente com o RBHA 91, pois permitiria ao operador não listar um aeródromo de alternativa, desde que atendesse a certas condições, entendeu-se por bem promover a sua inclusão por meio de futura discussão com a sociedade por meio de audiência pública. Desse modo, o assunto foi deixado para ser tratado em emenda ao futuro RBAC nº 91.

Com a retirada dessa seção, o texto do parágrafo 91.167(a)(2) foi também restituído ao padrão do RBHA 91.

Seção 91.203. O texto foi alterado para o seguinte:

### **91.203 Aeronave civil - documentos requeridos**

(a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos:

(1) ~~no caso de aeronaves que pretendam operar fora do território brasileiro,~~ certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, ~~originais~~, válidos, emitidos pela ANAC em nome do operador, exceto para os casos previstos nos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção;

(2) os requeridos segundo o parágrafo 91.9(b) deste regulamento e a; ~~(3) lista condensada de verificações (checklist) da aeronave impressa e atualizada (original ou cópia);~~

~~(4) para aeronaves que realizem operações internacionais, documento(s) comprovando a certificação de ruído (original ou cópia);~~

~~(35)~~ publicações aeronáuticas apropriadas impressas ~~originais~~ ou de outra forma expressamente autorizada pela ANAC, válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados;

~~(46)~~ diário de bordo ~~original, confeccionado ou em formato digital, conforme estabelecido pela ANAC e~~ devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, ~~ou aeronaves experimentais~~, o diário de bordo não precisa estar a bordo

quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;

~~(57) apólice de seguro ou certificado de seguro válido com o respectivo comprovante de pagamento do prêmio, original ou cópia, emitidos em nome do operador e dentro do prazo de validade;~~

~~(68) licença de estação da aeronave válida, original ou cópia, emitida em nome do operador e dentro do prazo de validade;~~

~~(79) certificado de verificação de aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria de aeronave, conforme previsto nos parágrafos 91.327(b)(2) e 91.403(f) deste Regulamento (original ou cópia);~~

~~(84) documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação aplicável (original ou cópia);~~

~~(94) as autorizações de operações especiais ou específicas, se aplicável (original ou cópia);~~

~~(102) lista de passageiros, se aplicável, exceto para aeronave experimental, ou leve esportiva ou planador, que deve ser mantida pelo operador por no mínimo até 1 ano após o voo;~~

~~(113) manifesto de carga, com informações sobre o peso e o balanceamento da aeronave, devidamente preenchido, sempre que houver transporte de passageiro(s) e/ou carga (original ou cópia); e~~

~~(124) ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo, referente à última pesagem requerida para a aeronave pela seção 91.423 deste regulamento ou por regulamento específico (original ou cópia).~~

(b) Somente é permitido operar uma aeronave experimental fora do território brasileiro se ela possuir a bordo um CAVE e, quando aplicável, o respectivo certificado de marca experimental (CME).

(c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado de tipo provisório se ela possuir a bordo um certificado de aeronavegabilidade provisório conforme o RBAC nº 21 e Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013.

(d) Somente é permitido operar uma aeronave civil, brasileira ou estrangeira, dentro do território brasileiro, se tiverem sido cumpridos os requisitos de drenagem, ventilação e de combustíveis e de emissões de motores de aeronaves, ~~exatidão dos gases emitidos~~, estabelecidos pelo RBAC nº 34.

(e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possuir a bordo um certificado de aeronavegabilidade especial, conforme os propósitos definidos no RBAC nº 21.

(f) Somente é permitido operar uma aeronave civil se o(s) certificado(s) emitido(s), como aplicável(is), conforme um dos parágrafos (a), (b), (c) ou (e) desta seção, estiver(em) válido(s).

(g) Somente é permitido operar uma aeronave com um tanque de combustível instalado dentro do compartimento de passageiros ou no compartimento de bagagem se a instalação tiver sido realizada em conformidade com o RBAC nº 43 e existir uma cópia da autorização da ANAC para a instalação dentro da aeronave.

91.203(a)(1) e (b): o CA, o CM e o CAVE deverão ser portados por todas as aeronaves.

91.203(a)(2): unificado com o parágrafo (a)(3), porque a lista de verificação é um documento decorrente do manual da aeronave. No RBHA 91 os itens constam no mesmo parágrafo (manual de voo e lista de verificações). Foi removida a obrigatoriedade de a lista ser impressa, pois são possíveis listas em meio digital.

91.203(a)(4) antigo: A exigência do certificado de ruído foi excluída, já que a demonstração desta certificação se dá pela apresentação do CA e do AFM da respectiva aeronave, ambos documentos já listados nos parágrafos (a)(1) e (a)(2). Os parágrafos restantes foram reenumerados.

91.203(a)(4): o texto foi simplificado, mas sem alterar o espírito do requisito. Já existe publicada a Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018, que estabelece modelo de referência de diário de bordo em meio físico, e a Portaria nº 3.220/SPO/SAR, que estabelece modelo de referência de diário de bordo eletrônico – eDB. Foi removida também a exceção para aeronaves experimentais, visto que estas geralmente estão engajadas em atividade de recreio ou desporto e, sendo viável, não há prejuízo para o porte.

91.203(a)(5) e (a)(6): o texto foi simplificado, removendo-se detalhamento desnecessário, sem alterar o seu espírito.

91.203(a)(10): acrescentado também planadores já que pelas características destas aeronaves não é esperado que realizem transporte de passageiros.

91.203(a)(todos): removida a menção a originais e cópias, podendo esse detalhamento ser feito em instruções suplementares, inclusive admitindo o porte digital. A menção a original ou cópia também foi removida dos parágrafos 91.9(b)(1), 91.9(b)(2)(i), 91.503(a)(2) e 91.503(a)(5).

91.203(d): os termos foram ajustados para se adequarem à terminologia do RBAC nº 34.

Parágrafo 91.205(a). O texto foi alterado para o seguinte:

(a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos ~~(c)(3)~~, (e) e (f) desta seção e na seção 91.213 deste regulamento, somente é permitido operar uma aeronave civil motorizada, com certificado de aeronavegabilidade válido, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (e) desta seção e na seção 91.1711 deste Regulamento, se essa aeronave contiver os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos ou seção (ou equipamentos e instrumentos equivalentes, aprovados pela ANAC) para aquele tipo de operação e se esses equipamentos e instrumentos estiverem em condições operacionais, devidamente inspecionados, calibrados, pesados e lacrados, conforme aplicável.

O parágrafo (c)(3) deixou de ser listado como exceção no parágrafo (a) porque a exceção em si foi movida para o parágrafo 91.209(b) que trata de forma mais específica das luzes anticolisão e, portanto, o texto é mais adequado.

Parágrafo 91.205(b)(3). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

...

(3) um indicador de direção que apresente a proa magnética;

...

A nova descrição do instrumento permite a adequação a diferentes instrumentos disponíveis para uso aeronáutico. A alteração torna o requisito menos restritivo do que o proposto na AP nº 17/2015.

Parágrafo 91.205(b)(18). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

.....

(18) um extintor de incêndio portátil, ~~dentro do prazo de validade~~, acessível aos tripulantes em voo, conforme especificações técnicas aplicáveis;

.....

O texto foi alterado para clarificar que o extintor deve atender às especificações técnicas aplicáveis, o que inclui a sua validade. Um extintor pode ainda estar dentro do prazo de validade e mesmo assim não atender às especificações técnicas aplicáveis.

Parágrafo 91.205(b)(21). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) Para voar VFR durante o dia, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

.....

(21) um meio de ~~medir e~~ exibir o horário em horas; e minutos e medir o tempo em minutos e segundos; e

...

Esta alteração permite a adoção de uma combinação de instrumentos ao invés de exigir um mesmo instrumento com características específicas. A alteração torna o requisito menos restritivo do que o proposto na AP nº 17/2015.

Parágrafo 91.205(c)(3). O texto foi alterado para o seguinte:

(c) Para voar VFR durante a noite, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

...

(3) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos 14 CFR Part 23, 25, 27 ou 29, conforme aplicável, todos emitidos pela FAA/EUA, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca ou vermelha. ~~No evento de falha de~~

~~qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;~~

...

O trecho final do parágrafo foi movido para o parágrafo 91.209(b) que trata especificamente de luzes anticolisão. Desta forma o parágrafo 91.205(c)(3) fica mais geral e o 91.209(b) fica mais específico.

Parágrafo 91.205(d)(2). O texto foi alterado para o seguinte:

(d) Para voar IFR, a aeronave deve ser certificada para tal operação e são requeridos os seguintes instrumentos e equipamentos:

.....

(2) um rádio-comunicação bilateral VHF apropriado e pelo menos um equipamento de navegação, apropriados à rota a ser voada ~~em cada estação de solo a ser utilizada~~, incluindo fones (ou alto-falantes) e microfones associados;

.....

O rádio-comunicação bilateral VHF deve ser apropriado à rota a ser voada e não apenas a cada estação de solo a ser utilizada. O texto novo também fica melhor harmonizado ao *Part 91 ("suitable for the route to be flown")*.

Parágrafos 91.205(d)(10), (12) e (13). O texto foi alterado para o seguinte:

(d) Para voar IFR, a aeronave deve ser certificada para tal operação e são requeridos os seguintes instrumentos e equipamentos:

.....

~~(10) um sistema de aquecimento dos *pitots* dos sistemas anemométricos, se transportando passageiros;~~

~~(12) um indicador de temperatura externa; e~~

(11) .....

~~(13)~~ (10) um indicador de velocidade no ar com meios de prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento.

O parágrafo (d)(10) foi excluído e o antigo (d)(13) foi movido para o seu lugar e renumerado, pois os conteúdos são idênticos, mas o parágrafo (d)(13) tinha a melhor redação e merecia ser mantido. O parágrafo (d)(12) foi excluído, primeiro porque hoje não é requerido e, segundo, porque ele parece estar confundindo o cumprimento do desempenho com a existência do equipamento. Por exemplo, para prevenir mal funcionamento devido a condensação ou congelamento, possivelmente será necessário medir a temperatura do equipamento e então um indicador de temperatura externa deverá existir. Para o desempenho do pouso e decolagem é necessário saber a temperatura exterior, mas há outros modos de se saber essa temperatura sem um medidor de temperatura externa (por meio de uma estação meteorológica, por exemplo). Isso não impede, contudo, a aeronave de possuir um indicador de temperatura externa, porém entendemos que isso não deva ser exigido via requisito operacional. A não inclusão desse requisito vai manter diferenças existentes entre o futuro RBAC nº 91 e o Anexo 6 à Convenção de Chicago.

Seção 91.207. O texto da seção foi alterado para o seguinte:

**91.207 Transmissores localizadores de emergência (ELT) e *Personal Locator Beacon* (PLB)**

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, somente é permitido operar uma aeronave civil registrada no Brasil se existir:

(1) no caso de avião com capacidade máxima acima de 19 passageiros, um ELT do tipo automático e outro ELT de qualquer tipo (podendo este último ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção, se aplicável), que estejam em condições operacionais, para as operações regidas pelos RBAC nº 121 e 135. Aviões cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido até 1º de julho de 2008 podem possuir apenas um ELT do tipo automático;

(2) no caso de operações em avião que não aquelas especificadas no parágrafo (a)(1) desta seção, um ELT de tipo automático (não podendo este ser o requerido pelo parágrafo (a)(3) desta seção) em condições operacionais;

(3) no caso de qualquer avião de tipo certificado na categoria transporte voando a mais de 185 km (100 milhas marítimas), ou avião de tipo não certificado na categoria transporte voando a mais de 93 km (50 milhas marítimas), da costa mais próxima, exceto em operações segundo o RBAC nº 121, um ELT portátil ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, em um bote inflável ou em um colete salva-vidas, que esteja em condições operacionais;

(4) ~~[reservado]no caso de helicóptero, um ELT do tipo automático e, adicionalmente, se voando mais de 93 km (50 milhas marítimas) da costa mais próxima, mais um ELT portátil ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, em um bote inflável ou em um colete salva-vidas, que esteja em condições operacionais; e~~

(5) no caso de planador, aeronave leve esportiva, rebocador de planador, aeronave de acrobacia, aeronave lançadora de paraquedista ou aeronave voltada para o aerodesporto em geral, um ELT de qualquer tipo, um PLB ou outro dispositivo similar autorizado pela ANAC.

(b) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser colocado na aeronave de modo a minimizar a probabilidade de danos ao ELT na eventualidade de acidente. Os ELT automáticos fixos ou automáticos ejetáveis devem ser fixados à aeronave tão para trás quanto praticável.

(c) As baterias usadas nos ELT requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser substituídas (ou recarregadas, se forem baterias recarregáveis), e a nova data de substituição (ou recarga) deve ser claramente expressa no exterior do ELT ou, no caso de ELT fixos à aeronave, registrada no livro de manutenção de bordo, sempre que:

(1) o ELT tiver sido utilizado por tempo acumulado superior a uma hora; ou

(2) quando atingidos 50% de sua vida útil (ou vida útil da carga, se baterias recarregáveis), como definido nas especificações aprovadas do fabricante. Este parágrafo não se aplica a baterias que não sejam significativamente afetadas durante períodos de estocagem (tais como baterias ativadas por água).

(d) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser inspecionado a cada 12 meses calendários quanto a:

- (1) condições de instalação;
- (2) corrosão da bateria;
- (3) operação dos comandos e do sensor de impactos; e
- (4) presença de suficiente energia radiante na antena.

(e) Ressalvado o parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode trasladar um avião ~~uma aeronave~~ desde que não esteja a bordo nenhuma pessoa além de tripulantes com função a bordo e que o traslado seja:

(1) de um avião ~~uma aeronave~~ recentemente adquirido ~~do local onde este foi comprado~~, para o local onde o ELT será instalado; e

(2) de um avião ~~uma aeronave~~ de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito.

(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:

(1) aviões enquanto engajados em operações de treinamento de voo local conduzidas inteiramente dentro de uma área com raio igual a 93 km (50 NM) e centro no aeródromo de origem do voo;

(2) aviões enquanto engajados em vôos relacionados com projetos e ensaios;

(3) aviões novos enquanto engajados em vôos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega;

(4) aviões enquanto engajados em serviços aéreos de aplicação de agentes químicos e outras substâncias usadas em operações agrícolas;

(5) aviões aprovados pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento;

(6) aviões enquanto utilizados para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exibições, competições ou pesquisas de mercado;

(7) aviões com capacidade para transportar a bordo somente uma pessoa e aviões categoria primária;

(8) aviões ~~aeronaves~~ enquanto encontrem-se em situação na qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, alteração ou substituição, sujeito às seguintes condições:

(i) ~~1~~ somente é permitido operar o avião ~~aeronave~~ se os registros de manutenção contiverem a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja, à vista do piloto em comando, uma placa informando que o ELT não está instalado; e

(ii) ~~2~~ é vedado operar o avião ~~aeronave~~ se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos. Nos aviões ~~Nas aeronaves~~ em que é requerido possuir mais de um ELT, somente



um deles pode ser removido do avião ~~da aeronave~~ por vez segundo as disposições deste parágrafo.

(g) Cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve atender ao previsto na seção 91.229 deste Regulamento e, adicionalmente:

(1) todos os ELT utilizados em aeronaves registradas no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz;

(2) cada ELT instalado em aeronave brasileira e/ou os PLB citados no parágrafo (a)(5) desta seção devem ser registrados junto ao BRMCC – Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS – SARTSAT. Os operadores devem manter este registro atualizado; e

(3) um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91, não pode ser usado em novas instalações.

As exceções contidas no parágrafo (f) haviam sido removidas com base em uma sugestão do CENIPA, baseado no baixo custo do ELT (conforme informado no FAPAN 3022411) e para alinhamento ao Anexo 6 à Convenção de Chicago. No entanto, entendeu-se que para esta primeira edição do RBAC nº 91 as exceções deveriam ser mantidas conforme estão no RBHA 91 e em momento posterior iniciar discussão específica sobre o tema. Todo o texto da seção também foi alterado para se aplicar apenas a aviões, visto que atualmente o RBHA 91 não exige ELT para helicópteros. Neste sentido, o parágrafo (a)(4) foi reservado para possível uso em futuras emendas.

No parágrafo (d) foi restituída a menção a "meses calendáricos", como consta no RBHA 91.

A menção aos ultraleves, que estava contido no parágrafo (f)(7), também foi removido, visto que é incompatível com a nova definição de ultraleves do novo RBAC nº 103. O tratamento para as aeronaves de aerodesporto já havia sido feito no projeto prioritário de aerodesporto e o entendimento não está sendo alterado.

A alteração ora efetuada manterá diferenças em relação ao Anexo 6 Partes II e III da ICAO.

Parágrafo 91.209(b). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) Uma pessoa somente pode operar uma aeronave equipada com um sistema de luzes anticolisão aprovado se tais luzes estiverem operacionais e acesas. No entanto, as luzes anticolisão não precisam ser acesas caso o piloto em comando considere que, em função das condições de operação, seria do interesse da segurança que tais luzes devam ser apagadas. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado.

A alteração proposta é para adequação do texto que antes estava no parágrafo 91.205(c)(3) mas é mais adequado no âmbito da seção 91.209.

Seção 91.215. O texto foi alterado para o seguinte:

#### **91.215 Transponder e transmissor automático de altitude**

(a) Todo espaço aéreo – equipamento de aeronaves civis brasileiras. Para operações não conduzidas segundo os RBAC nº 121 ou 135, o equipamento transponder instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da OTP (TSO) C112 (Mode S).

(b) Quando o tipo de operação e/ou o espaço aéreo requerer, a aeronave deve ser equipada com um transponder, com aprovação OTP (TSO), mantido conforme a seção 91.413 deste Regulamento, ~~e deve mantê-lo constantemente em operação de acordo com as regras do DECEA, com exceção do exposto nos parágrafos (d) e (e) desta seção.~~

~~(c) [Reservado].~~

~~(d) Aeronaves com falha de transponder ou sem transponder devem obedecer às regras do DECEA pertinentes ao tema para poderem operar.~~

~~(e) Aeronaves que não sejam de tipo originalmente certificadas com um sistema elétrico acionado por motor (ou que não tenha sido subsequentemente certificada com tal sistema instalado), balões ou planadores podem conduzir operações sem um equipamento transponder instalado desde que dentro de espaços aéreos estabelecidos pelo DECEA e de acordo com regras específicas do DECEA.~~

Foram removidas as disposições que são de competência do DECEA.

Seção 91.221. O texto da seção foi alterado para o seguinte:

#### **91.221 Sistema embarcado de prevenção de colisões (*Airborne collision avoidance system - ACAS*)**

(a) Qualquer sistema de prevenção de colisões instalado em um avião civil registrado no Brasil deve ser aprovado pela ANAC.

(b) Cada pessoa operando uma aeronave equipada com um ACAS em condições de operação deve manter o sistema ligado e operando.

(c) Para operar em espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM) com aeronave equipada com TCAS II, este deve atender à OTP (TSO) C-119b (versão 7.0) ou posterior.

(d) Aeronaves categoria transporte com configuração instalada para passageiros com mais de 30 assentos, que tenham recebido seu primeiro certificado de aeronavegabilidade (independentemente do país emissor) a partir de 1º de janeiro de 2008, devem ser equipadas com um sistema ACAS II e este deve atender à OTP (TSO) C-119b (versão ~~TCAS II, tipo~~ 7.0) ou posterior).

(e) Aeronaves categoria transporte com configuração instalada para passageiros com mais de 19 assentos, que tenham recebido seu primeiro certificado de aeronavegabilidade (independentemente do país emissor) a partir de 1º de janeiro de 2010, devem ser equipadas com um sistema ACAS II e este deve atender à OTP (TSO) C-119b (versão ~~TCAS II, tipo~~ 7.0) ou posterior).

(f) Todas as novas instalações de ACAS II devem ter um equipamento que atenda à OTP (TSO) C-119c (versão 7.1) ou posterior ~~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.~~

(g) Aviões com motores a turbina que tenham peso máximo de decolagem acima de 15.000kg devem ser equipados com um sistema ACAS II e este deve atender à OTP (TSO) C-119b (versão 7.0) ou posterior ~~não se enquadram nos critérios dos parágrafos (d) e (e) 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 (f) desta seção.~~

91.221(c): a alteração foi meramente textual.

91.221(d) e (e): foi mencionado a OTP que o ACAS II deve atender (OTP (TSO) C-119b). Não houve alteração de requisitos.

91.221(f): o texto foi simplificado e manteve parcialmente o seu espírito. Em vez de o requisito conter o desempenho esperado, ele menciona a OTP (TSO) C-119c, que já contém tais desempenhos. Também em vez de dizer "*todas as novas instalações de ACAS*", o requisito passa a dizer "*todas as novas instalações de ACAS II*", ou seja, ele só se aplicará quando a instalação for de ACAS II. Como foi observado por representantes da SAR, o Anexo 10 Part IV, item 4.2, prevê a instalação de ACAS I para aeronaves que não requerem ACAS II. Neste sentido não caberia exigir desempenho de ACAS II v. 7.1 para instalações de ACAS I.

91.221(g): o Anexo 6 Part II, item 3.6.9, contém como *standard* somente o item 3.6.9.2, que estabelece que "*All turbine-engined aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of **15 000 kg**, or authorized to carry more than 30 passengers, for which the individual airworthiness certificate is first issued after 1 January 2007, shall be equipped with an airborne collision avoidance system (ACAS II)*". Os itens 3.6.9.1 e 3.6.9.3 são apenas *recommendations*. Neste sentido, optou-se por neste momento harmonizar somente ao *standard* da ICAO (item 3.6.9.2) e discutir a eventual harmonização com as *recommendations* (itens 3.6.9.1 e 3.6.9.3) em momento posterior à edição da emenda 00 ao RBAC nº 91.

Com essas alterações, o art. 14 constante da proposta de ato (Resolução) nº 3022552 foi removido na proposta atualizada no documento 3882012, porque tal artigo perdeu o objeto face às alterações listadas acima.

Parágrafo 91.313(e). O texto foi alterado para o seguinte:

(e) Exceto se de outra forma autorizado pela ANAC, é vedado operar uma aeronave civil de categoria restrita: ~~sobre áreas densamente povoadas:~~

(1) sobre áreas densamente povoadas;

(2) em aerovias congestionadas; ou

(3) nas proximidades de aeródromos congestionados com grande frequência de operações de transporte aéreo público.

Optou-se por reinserir os parágrafos (e)(2) e (e)(3) que estão contemplados no RBHA 91. Havia-se entendido que as questões eram relativas a tráfego aéreo. No entanto, o DECEA normalmente não terá condições de avaliar se tal aeronave pode ou não operar em aerovias congestionadas ou nas

proximidades de aeródromos congestionados. Se tal condição for considerada segura pela ANAC, ela pode emitir autorização específica para tal, conforme a exceção prevista no caput.

O título da seção 91.317 foi alterado para o seguinte:

91.317 Aeronave com certificado de ~~tipo~~ aeronavegabilidade provisório: limitações operacionais

Este ajuste é apenas semântico, as demais ocorrências ficam mantidas como estavam. Foi realizado pois a limitação operacional no contexto de um Regulamento Operacional é própria de um certificado de aeronavegabilidade. Neste caso particular do certificado de aeronavegabilidade provisório, emitido conforme a Subparte I do RBAC 21, só é emitido o certificado de aeronavegabilidade provisório para uma aeronave que tenha um certificado de tipo provisório e as limitações são decorrentes do que está faltando demonstrar para concluir o processo de certificação de tipo.

Parágrafo 91.317(j). O texto foi alterado para o seguinte:

(j) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado de tipo provisório: ~~(1) pode transportar nessa aeronave somente pessoas que estiverem ligadas às operações permitidas por esta seção, especificamente autorizadas tanto pelo fabricante quanto pela ANAC.~~

~~(2) deve identificar cada pessoa transportada na aeronave que esta possui certificação de tipo provisório.~~

O parágrafo (j)(2) foi harmonizado da FAA, que diz, no parágrafo equivalente do Part 91, que "*each person operating a provisionally certificated civil aircraft shall advise each person carried that the aircraft is provisionally certificated.*". O requisito parece ter sido inserido para mitigar a assimetria de informação que ocorre entre o operador e as pessoas transportadas a bordo, de modo que elas possam administrar o próprio risco. Ocorre que para a mitigação da assimetria de informação é necessário mais do que simplesmente estar informado que, por exemplo, a aeronave possui um certificado de tipo provisório, mas a pessoa a bordo precisaria ser capaz de entender também o que isso significa para ela na prática, o que não é sempre viável de ser feito, pelo menos não para todos os casos. A limitação de "transportar somente pessoas que estejam ligadas às operações permitidas" minimiza esta assimetria de informação além de administrar um nível de segurança aceitável através da autorização da ANAC e do fabricante. O parágrafo (j)(1) foi unificado ao caput.

Parágrafo 91.317(k). O parágrafo foi reincluído no texto. Ele havia sido excluído em acatamento à sugestão do item 29.G do Parecer 688/2010/GPNO/SSO (folha 509). Porém, em maior reflexão e com base na experiência da certificação do KC-390, os requisitos anteriores da seção tratam dos aspectos relativos aos propósitos do certificado de tipo provisório e limitações associadas aos requisitos de certificação, porém eles não estabelecem limitações operacionais diretas, o que é permitido justamente pelo parágrafo 91.317(k). Desse modo, entendeu-se pela sua conveniência e o requisito foi reincluído no texto, com pequeno ajuste textual, em vez de usar "órgão homologador" foi utilizado "ANAC".

Parágrafo 91.403(e) e (f). O texto foi alterado para o seguinte:

(e) Somente é permitido operar uma aeronave em operação regida pelos RBAC nº 121 ou 135 registrada na categoria TPR se o operador tiver apresentado à ANAC um CVA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 3 anos.

(f) Somente é permitido operar uma aeronave segundo este Regulamento se o operador tiver  ~~sido~~ apresentado à ANAC um CVA na forma estabelecida pela regulamentação vigente para a referida aeronave nos últimos 12 meses. Este parágrafo não se aplica a aeronaves em operações regidas pelos RBAC nº 121 ou 135 registradas na categoria TPR. Uma vistoria técnica inicial (VTI) ou especial (VTE) substitui a apresentação do CVA requerida por este parágrafo.

Como a presente proposta objetiva aprovação e não a nova submissão à audiência pública, optou-se por reincluir o parágrafo (e), que mantém o prazo de 3 anos já estabelecido no RBHA 91, e alterar o parágrafo (f) (antigo "(e)") para isentar os operadores 121 e 135 daquele parágrafo. O restante das alterações foram meros ajustes textuais, inclusive no parágrafo 91.327(b)(2), que foi alterado de "se tiver sido apresentado à ANAC" para "o operador tiver apresentado à ANAC", para paralelismo com os parágrafos acima e conforme analisado na contribuição nº 331 da AP nº 17/2015.

Com essas alterações, o art. 15 constante da proposta de ato (Resolução) nº 3022552 foi removido na proposta atualizada no documento 3882012, porque tal artigo perdeu o objeto face às alterações listadas acima.

Parágrafo 91.409(c)(2). Foi removida a menção ao RBAC nº 125, visto que o regulamento ainda não se encontra publicado.

Parágrafo 91.409(e). O texto foi alterado para o seguinte:

(e) Somente é permitido operar um grande avião ~~para o qual não se aplique o RBAC nº 125~~ ou um avião multimotor com motores a turbina, ou uma aeronave de asas rotativas com motores a turbina, se o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificações técnicas do certificado de tipo e em outros documentos aprovados tiver sido cumprido e a aeronave, incluindo célula, motores, hélices, rotores, equipamentos, equipamentos de sobrevivência e de emergência tiverem sido inspecionados de acordo com um programa de inspeção selecionado conforme o parágrafo (f) desta seção ~~e que o tempo de substituição de todas as peças com tempo de vida limitado discriminado nas especificações da aeronave, especificações técnicas do certificado de tipo e em outros documentos aprovados tiver sido cumprido~~. No entanto, o proprietário ou operador de uma aeronave de asa rotativa com motor a turbina pode optar pelo uso das provisões de inspeção dos parágrafos ~~(a) e (a)-I; (b); (c); ou (d) e (d)-I~~ desta seção em lugar da opção de inspeção contida no parágrafo (f) desta seção.

A alteração apenas mudou a ordem das sentenças para evitar ambiguidades na interpretação. O espírito do requisito não foi alterado. Foi retirada também a menção ao RBAC nº 125, visto que ele não se encontra publicado, de modo que todos os grandes aviões estarão sob o RBAC nº 91.

Na parte final do parágrafo foi mantida apenas a opção para o proprietário ou operador de uma aeronave de asa rotativa a turbina utilizar inspeções progressivas como alternativa às inspeções previstas do parágrafo (f). A justificativa para esta alteração é que a forma utilizada de listar as opções permitia interpretações muito menos restritivas que aeronaves de complexidade semelhantes, o que não é o objetivo do requisito.

Parágrafo 91.417(b)(1). O texto foi alterado para o seguinte:

(b) O proprietário ou operador deve conservar os seguintes registros pelos períodos abaixo:

(1) os registros requeridos pelo parágrafo (a)(1) desta seção, até que o trabalho seja repetido pela 3ª vez consecutiva, mesmo que ele tenha sido substituído por trabalho mais detalhado, ou por 25 (cinco) anos após o término do trabalho, o que for maior;

A Lei nº 9.873/1999 estabelece que "prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado". Desse modo, os registros devem ser mantidos por pelo menos esse tempo, de modo que a ANAC possa fiscalizá-los em um eventual processo administrativo sancionatório.

Parágrafo 91.423(e). O texto foi alterado para o seguinte:

(e) A pesagem de uma aeronave deve ser executada por pessoa autorizada para o serviço ~~conforme o RBAC nº 43. Adicionalmente:~~

~~(1) para as aeronaves referidas no parágrafo (b) desta seção, o responsável pela pesagem deve ser um engenheiro devidamente registrado e autorizado pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA); e~~

~~(2) para as demais aeronaves, o responsável pela pesagem pode ser um mecânico com habilitação em célula.~~

Optou-se por manter o critério adotado para a AP nº 17/2015, apenas substituindo-se "empresa certificada" por "pessoa autorizada", conforme justificativa constante da Ata de Reunião GTPN 2108332. Também é desnecessário mencionar o RBAC nº 43, pois a regra não deixaria de ser cumprida por não ser mencionada no RBAC nº 91. Os subparágrafos (e)(1) e (e)(2) haviam sido reincluídos em razão da sugestão da contribuição nº 357 da AP nº 17/2015. No entanto, nas reuniões concordamos que tanto a justificativa do regulado como a análise que havia sido feita não eram robustas o suficiente para justificar a reinclusão dos requisitos que constam do RBHA 91. A complexidade da atividade de pesagem varia de caso a caso, o nível de responsabilidade para aprovação está mais relacionada a meio de cumprimento do requisito do que ao requisito propriamente dito, e o melhor momento para aferir essa complexidade é no momento da certificação da empresa de manutenção.

Parágrafo 91.605(d). O parágrafo foi removido. O item era na verdade apenas um meio de cumprimento e não um requisito, visto que ele dizia que o parágrafo 91.605(b)(3) poderia ser cumprido de tal forma, mas não obrigava aquela forma.

Parágrafos 91.703(a)(4). O texto foi alterado para o seguinte:

(a) Cada pessoa operando uma aeronave civil brasileira fora do Brasil deve:

(4) quando voando em espaço aéreo NAT-HLA (*North Atlantic High Level Airspace*), cumprir o previsto na seção 91.1707 deste Regulamento. Quando operando em espaço aéreo que requeira aprovação especial (RVSM, PBN, etc.), ~~designado como RVSM~~ cumprir com o previsto na Subparte N ~~seção 91.1709~~ deste Regulamento; e

O texto foi alterado para não se restringir a aprovação especial de apenas RVSM e PBN, mas para qualquer operação que requeira aprovação específica da autoridade de aviação civil, que no RBAC nº 91 estarão listadas na Subparte N. No entanto, RVSM e PBN foram mantidas no texto a título exemplificativo, mas não exaustivo.

Parágrafos 91.711(f) e (g). O texto foi alterado para o seguinte:

(f) Somente é permitido operar uma aeronave civil estrangeira em espaço aéreo brasileiro que requeira aprovação especial (RVSM, PBN, etc.) ~~designado como RVSM~~ se a aeronave e a tripulação forem autorizadas a realizar tal operação sob as regras expedidas pela autoridade de aviação civil do país de matrícula da aeronave.

~~(g) Somente é permitido operar uma aeronave civil estrangeira em espaço aéreo brasileiro, que requeira aprovação PBN, se a aeronave for autorizada a realizar tal operação sob as regras expedidas pela autoridade de aviação civil do país de matrícula da aeronave.~~

O texto foi alterado para não se restringir a aprovação especial de apenas RVSM e PBN, mas para qualquer operação que requeira aprovação específica da autoridade de aviação civil, que no RBAC nº 91 estarão listadas na Subparte N. No entanto, RVSM e PBN foram mantidas no texto a título exemplificativo, mas não exaustivo. Foi mencionada também a tripulação, porque não basta a aeronave estar autorizada, mas a tripulação também deverá estar qualificada e autorizada para tal.

Parágrafos 91.3(c), 91.102(d) e (e), 91.209(a), 91.329(e) e 91.331(c). Foram removidas todas as referências a operações sob o RBAC nº 90, pois a aplicabilidade daquele regulamento já especifica que ele se aplica às operações especiais de aviação pública, e que as operações que não se enquadrem em operações especiais de aviação pública devem atender aos requisitos do RBHA (ou RBAC) 91. Nesse sentido, não é necessário isentar operações sob o RBAC nº 90 no RBAC nº 91.

Parágrafos 91.5(b)(1), 91.9 (título), 91.9(a), 91.9(b), 91.102(f), 91.103(b)(1), 91.213(d)(2)(ii), 91.223(c), 91.505(a), 91.605(b), 91.611(a), 91.815(b), 91.1715(c) do RBAC nº 91, e definições de "manual de voo da aeronave", "manual de operação da aeronave" e sigla "AFM" para o RBAC nº 01. O termo "manual de voo da aeronave" foi alterado para "manual de voo aprovado", em todas as ocorrências na proposta. As alterações propostas na definição "manual de voo da aeronave" e sigla "AFM" do RBAC nº 01 foram retiradas, visto que estas seriam a única alteração. O termo foi alterado na proposta de definição de "manual de operação da aeronave".

Parágrafos 91.21(a), 91.21(b)(5), 91.329(a), 91.329(b) e 91.331(a). A responsabilidade do cumprimento do requisito estava associada ao "operador e/ou piloto em comando". O texto foi alterado para endereçar somente o operador, visto que os requisitos são mais apropriadamente direcionados ao operador, além do que o operador pode ser o próprio piloto em comando.

Parágrafo 91.1703(b). Foi excluído da proposta, pois não convém especificar no RBAC a forma como a ANAC expedirá as autorizações específicas. Os parágrafos da seção foram renumerados e referências internas ajustadas, inclusive do parágrafo 91.1705(b).

Parágrafo 91.1709(a). Removida a referência ao Apêndice G, que havia sido deixada por engano. O Apêndice G não foi incluído na proposta de RBAC nº 91.

Definição de "adequado, apropriado, aceitável" para o RBAC nº 01. A proposta foi retirada. Ela havia sido proposta quando havia dúvidas na aplicação dessas palavras, inclusive com manifestação da Procuradoria, que sugeria, à fl. 508 dos autos físicos (0301265) "*a exclusão do termo 'adequado', nas situações em que não há esclarecimento sobre o que a ANAC considerada (sic) adequado, substituindo este termo por 'em conformidade com a regulamentação vigente da ANAC', ou expressão similar, a depender do sentido da frase. Exemplo: 91.403 (e) (g)*". A definição à época havia sido incluída para oferecer um critério de esclarecimento. Mas em geral não há hoje mais dúvidas de aplicação de tais termos, considerando que as instruções suplementares ou diretrizes interpretativas podem esclarecer algum caso que seja mais nebuloso na leitura direta dos requisitos.

A proposta de alteração da definição de **área congestionada ou área densamente povoada** foi removida do presente processo, visto que está sendo tratada em separado no processo nº 00058.027133/2019-86, autuado exclusivamente para discutir essa definição.

Na minuta de Resolução, os seguintes ajustes foram realizados, além dos já mencionados anteriormente:

a) no art. 3º foi feito um reordenamento dos dispositivos, mas sem nenhuma alteração técnica que não tenha sido explicada nos itens anteriores desta NT. Primeiro foram listadas as inclusões, depois as alterações (que não mudaram o rótulo) e depois as exclusões. Definições que mudaram de rótulo, tal como "*pequena modificação*" que mudou para "*pequena alteração*" constam como exclusão da antiga definição e inclusão de uma nova;

b) os títulos dos RBAC 01, 121 e 135 nos art. 3º, 4º e 5º foram alterados para se ajustar à Resolução nº 526, de 6 de agosto de 2019;

c) no parágrafo único do art. 10 o termo "equipamento transponder ATC" foi alterado para "equipamento transponder", por paralelismo a 91.215(a);

d) o antigo art. 11 foi excluído, pois tratava de propriedade compartilhada de aeronaves, que foi segregado do presente processo; e

e) no inciso III, art. 11 (antigo inciso III, art. 12), foi retirada a menção à propriedade compartilhada de aeronaves.

1.8. Por fim a Superintendência de Aeronavegabilidade enviou uma proposta de correção e melhoria textual conforme tabela abaixo e consolidado via proposta de ato número Sei! 4120501.

<b>Tema 3 Agenda Regulatória RBHA91 00058.020909/2018-56</b>	<b>Minuta atual do RBAC 91 60800.014964/2010-21</b>	<b>Proposta de alteração no RBAC 91</b>	<b>Comentários</b>
91.329 AERONAVES COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE ESPECIAL NA CATEGORIA LEVE ESPORTIVA	91.327 Aeronaves com certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva	Sem alteração	A numeração do RBAC 91 é diferente apenas porque no RBHA 91 a seção 91.327 já é utilizada para outro assunto.  Não há necessidade de alteração na proposta do RBAC 91.
(a) (1) rebocar um planador segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou	(1) rebocar um planador ou um veículo ultraleve não motorizado, segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou	91.327(a)(1) rebocar um planador segundo a seção 91.309 deste Regulamento; ou	A seção 91.309 (tanto no RBHA 91 como RBAC 91) trata apenas de reboque de planadores e não contempla "veículo ultraleve não motorizado", tratado no 91.311.
(a) (5) Cada alteração realizada após a data de fabricação da aeronave atende à norma consensual aplicável vigente na data da aplicação da alteração e foi autorizada pelo fabricante ou de outra forma aceita pela ANAC;	(a) (5) cada alteração realizada após a data de fabricação da aeronave atende à norma consensual atual e aplicável na data da aplicação da alteração e foi autorizada pelo fabricante ou de outra forma aceita pela ANAC;	91.327(a)(5) Cada alteração realizada após a data de fabricação da aeronave atende à norma consensual aplicável vigente na data da aplicação da alteração e foi autorizada pelo fabricante ou de outra forma aceita pela ANAC	Melhoraria do texto.

É o relatório.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente, Substituto**, em 26/03/2020, às 18:33, 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 <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4082369** e o código CRC **BE9F5D9C**.