



RESOLUÇÃO Nº 606, DE 11 DE FEVEREIRO DE 2021

Aprova emendas aos RBACs nºs 91, 119, 135 e 142.

A DIRETORIA COLEGIADA 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, inciso X, da mencionada Lei e considerando o que consta do processo nº 00058.046296/2018-87, deliberado e aprovado na 3ª Reunião Deliberativa, realizada em 9 de fevereiro de 2021,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar a Emenda nº 02 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, consistente nas seguintes alterações:

“**91.5**

.....

(e) Se um piloto que demonstrou desempenho insatisfatório segundo as disposições do parágrafo 91.1071(b) deste Regulamento atuar também como piloto de um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119, ele deve notificar a esse detentor de certificado sobre seu desempenho insatisfatório e deixar imediatamente de compor tripulação até que consiga completar satisfatoriamente um novo exame, o qual ocorrerá após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática. De igual modo, se um piloto que demonstrou desempenho insatisfatório segundo as disposições do parágrafo 135.301(b) do RBAC nº 135 ou do parágrafo 121.441(e) do RBAC nº 121 atuar também como piloto de um administrador de programa sob a Subparte K deste Regulamento, ele deve notificar a esse administrador de programa sobre seu desempenho insatisfatório e deixar imediatamente de compor tripulação até que consiga completar satisfatoriamente um novo exame, o qual ocorrerá após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática.”
(NR)

“**91.23**

(a)

.....

(2) O parágrafo (a)(1) não se aplica ao transporte de cinzas resultantes de processos crematórios, de objetos compostos por restos mortais de animais (tais como couro, peles, alimentos) devidamente manufaturados, assim como tecidos, órgãos e outros materiais orgânicos destinados a transplantes, implantes e outros tratamentos médicos, que podem ser transportados como bagagem de mão, observadas as restrições impostas por outras legislações pertinentes.

.....” (NR)

“91.149

.....

(b) Os operadores certificados segundo o RBAC nº 119 ou operando sob o RBAC nº 129 ou sob a subparte K deste Regulamento devem estabelecer políticas e procedimentos para que a tripulação de voo registre e notifique as informações dispostas no parágrafo (a), inclusive atividades vulcânicas.” (NR)

“91.203

(a)

.....

(6) licença de estação da aeronave válida ou outro documento aceitável que a substitua;

.....” (NR)

“91.213

.....

(c) Uma pessoa autorizada a utilizar uma MEL emitida segundo a Subparte K deste Regulamento ou por operador certificado segundo o RBAC nº 119, para uma aeronave específica, deve utilizar essa MEL para atender aos requisitos desta seção.

.....” (NR)

“91.231

(a) Somente é permitido decolar com uma aeronave para um voo sobre água além da distância de voo planado (ou voo em regime autorrotacional, no caso de helicópteros) da costa mais próxima se a aeronave estiver equipada com um colete salva-vidas (ou outro meio de flutuação aprovado) para cada ocupante da aeronave e pelo menos um dispositivo sinalizador pirotécnico.

(b)

.....

(5) para grandes aviões e aviões multimotores a turbina e operações de propriedade compartilhada regidas pela Subparte K deste regulamento, um cabo de segurança instalado de acordo com o parágrafo 25.1411(g) do RBAC nº 25.

.....” (NR)

“SUBPARTE F - AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA, GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA

“91.501

(a) Esta Subparte estabelece requisitos operacionais, adicionais aos requisitos das outras subpartes deste Regulamento, para a operação de grandes aviões civis e de aviões civis multimotores, com motores a turbina, registrados no Brasil, e para as operações de propriedade compartilhada regidas pela Subparte K deste Regulamento, não envolvendo transporte comercial de pessoas e carga. Os requisitos

operacionais desta Subparte não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar segundo o RBAC nº 129, 137 e segundo os regulamentos operacionais de operadores certificados segundo o RBAC nº 119.

(b)

.....

(8) o transporte aéreo de um grupo de atletas, time esportivo, grupo coral ou outros grupos, tendo objetivos e propósitos comunitários, quando nada for cobrado pelo transporte;

(9) o transporte de pessoas em uma aeronave operada por uma pessoa na promoção de um ramo de negócio outro que o de transporte aéreo com o propósito de vender a eles lotes (terrenos), bens ou propriedades, incluindo representações ou distribuição, quando o transporte estiver dentro do campo de interesse e for inerente ao negócio e nenhuma remuneração, tributação ou taxa for cobrada por este transporte; e

(10) qualquer operação identificada nos parágrafos (b)(1) a (b)(9) desta seção, quando conduzidos:

(i) por um administrador de programa de propriedade compartilhada sob a Subparte K deste Regulamento; ou

(ii) por um administrador de programa em favor de um cotista em um programa de propriedade compartilhada sob a Subparte K deste Regulamento, exceto quando um voo sob um contrato de propriedade comum for realizado sob o parágrafo (b)(6) desta seção. Para um voo sob um contrato de permuta sob o parágrafo (b)(6) desta seção, a troca por igual tempo para a operação deve ser apropriadamente contabilizada como parte das horas totais associadas com a cota do cotista do programa de propriedade compartilhada.

.....” (NR)

“91.519

.....

(d) Para as operações conduzidas segundo a Subparte K deste Regulamento, aplicam-se as instruções aos passageiros requeridas pela seção 91.1035 deste Regulamento, em vez dos requisitos dos parágrafos (a) a (c) desta seção.” (NR)

“91.609

.....

(b) Ressalvados os parágrafos (c) e (e) desta seção, um operador que não seja detentor de um COA pode:

.....” (NR)

“SUBPARTE K - OPERAÇÕES DE AERONAVES DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA

91.1001 Aplicabilidade

(a) Em adição aos requisitos estabelecidos em outras subpartes deste Regulamento, esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis a cotistas, sociedades ou associações de cotistas, e administradores dos programas de propriedade compartilhada regendo:

(1) a provisão de serviços a terceiros de administração do programa em um programa de propriedade compartilhada;

(2) a operação de uma aeronave de um programa de propriedade compartilhada em um programa de propriedade compartilhada; e

(3) a operação de uma aeronave do programa incluída em um programa de propriedade compartilhada gerida por um coligado de um administrador de programa do qual o cotista faça parte.

(b) Para os efeitos desta Subparte:

(1) coligado de um administrador de programa significa um administrador que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controla, é controlado por ou está sob controle comum de um outro administrador de programa. O detentor de pelo menos 40% da participação e 40% do poder de voto de uma entidade possui o controle presumido para os fins de determinação de uma associação segundo esta Subparte;

(2) troca de aeronave significa um acordo, documentado por um contrato escrito do programa, segundo o qual uma aeronave do programa torna-se disponível, conforme as necessidades, para cada cotista;

(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui pelo menos uma cota mínima em uma aeronave do programa, diretamente ou por intermédio de sociedades ou associações, e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis. No caso das operações de voo descritas no parágrafo (b)(6)(ii) desta seção, e somente para os propósitos dos requisitos pertinentes àquelas operações, o cotista beneficiário da operação da aeronave é considerado um cotista no programa gerido pelo coligado;

(4) cota significa a propriedade, o direito de propriedade, o direito de uso/posse, e/ou o direito de uso/posse conversível em direito de propriedade, de uma aeronave de um programa;

(5) programa de propriedade compartilhada ou programa significa qualquer sistema de propriedade e troca de aeronave que contenha todos os seguintes elementos:

(i) provisão dos serviços de administração de programa por um único administrador de programa em nome dos demais cotistas diretamente ou por intermédio de sociedades ou associações de cotistas;

(ii) duas ou mais aeronaves aeronavegáveis;

(iii) um ou mais cotistas por aeronave do programa, com pelo menos uma aeronave do programa possuindo mais do que um cotista;

(iv) direito de propriedade ou de uso/posse de pelo menos uma cota mínima de uma ou mais aeronaves do programa para cada cotista;

(v) um contrato de troca de aeronave entre todos os cotistas; e

(vi) contrato de administração de programa abrangendo os seguintes aspectos: a cota, os serviços de administração do programa e a troca de aeronave do programa;

(6) aeronave de um programa de propriedade compartilhada ou aeronave de um programa significa:

(i) uma aeronave na qual um cotista possua, diretamente ou por intermédio de sociedades ou associações de cotistas, direito a uma cota mínima e que tenha sido incluída em um acordo de troca de aeronave em conformidade com o contrato de administração do programa;

(ii) no caso de um cotista de um programa operando uma aeronave em um programa diferente gerido por um coligado do administrador de programa desse cotista, uma aeronave:

(A) incluída no programa gerido pelo coligado do administrador de programa do cotista operador; e

(B) incluída no contrato de troca em conformidade com o contrato de administração de programa do programa do cotista operador; ou

(iii) uma aeronave de cota total ou parcial do administrador de programa que tenha sido incluída no contrato de troca de aeronave e é utilizada para suplementar as operações do programa;

(7) voo do programa de propriedade compartilhada ou voo do programa significa um voo segundo esta Subparte quando um ou mais passageiros ou bens designados por um cotista estiverem a bordo da aeronave;

(8) serviços de administração do programa de propriedade compartilhada ou serviços de administração de programa significa os serviços administrativos e de suporte à aviação fornecidos em concordância com os requisitos aplicáveis desta Subparte ou providos pelo administrador de programa em nome dos cotistas, diretamente ou por intermédio de sociedades ou associações de cotistas, incluindo mas não se limitando:

- (i) ao estabelecimento e implantação das diretrizes de segurança do programa;
- (ii) ao emprego, fornecimento ou contratação de pilotos e outros tripulantes;
- (iii) ao treinamento e qualificação de pilotos e outros tripulantes;
- (iv) à escala e coordenação das aeronaves e tripulantes do programa;
- (v) à manutenção das aeronaves do programa;
- (vi) ao atendimento aos requisitos de conservação de registros;
- (vii) ao desenvolvimento e utilização de um manual de procedimentos e operações do programa; e
- (viii) à solicitação e manutenção das especificações administrativas e de outras autorizações e aprovações;

(9) administrador de um programa de propriedade compartilhada ou administrador de programa significa a entidade que oferece aos cotistas, diretamente ou por intermédio de sociedades ou associações de cotistas, serviços de administração para um programa de propriedade compartilhada e é designado em contratos de programa referenciados no parágrafo (b)(5)(vi) desta seção para atender a todos os requisitos dos RBAC aplicáveis ao administrador de programa ao qual pertence a aeronave a ser operada. Quando um administrador de programa, em favor de um cotista, estiver operando uma aeronave em um programa gerido por um coligado do administrador de programa, as referências nesta Subparte às responsabilidades relacionadas ao voo do administrador de programa se aplicam, com respeito ao voo particular, ao coligado do administrador de programa do cotista ao invés do administrador de programa do cotista; e

(10) cota mínima da propriedade compartilhada ou cota mínima significa:

- (i) uma cota da propriedade compartilhada igual ou maior do que um dezesseis avos (1/16) de pelo menos uma aeronave subsônica de asa fixa ou uma aeronave de sustentação por potência do programa; ou
- (ii) uma cota da propriedade compartilhada igual ou maior do que um trinta e dois avos (1/32) de pelo menos uma aeronave de asas rotativas do programa.

(c) Os requisitos desta Subparte referentes a um cotista ou a um administrador de um programa se aplicam, também, a qualquer pessoa que se engajar em uma operação regida por esta Subparte sem possuir as especificações administrativas requeridas por ela.

91.1003 Contrato de administração de programa

Cada cotista deve possuir um contrato entre ele, a sociedade ou associação de cotistas (caso aplicável), e o administrador de programa, com no mínimo 1 (um) ano de duração, que:

- (a) requeira que o administrador de programa assegure que o programa vai manter-se conforme com todos os requisitos aplicáveis dos RBAC;
- (b) proporcione ao cotista o direito de inspecionar e auditar, pessoalmente ou por meio de um representante legal, os registros do administrador de programa relativos à segurança operacional do programa e aqueles registros requeridos para demonstrar conformidade com as especificações administrativas e outras regras aplicáveis. Tais registros incluem, mas não são limitados às especificações, aprovações, manuais, log books e registros de manutenção mantidos pelo administrador de programa;
- (c) designe o administrador de programa como procurador do cotista para receber as informações referentes ao programa que a ANAC provê aos cotistas e autorize a ANAC a enviar tais informações ao administrador de programa na função de procurador; e
- (d) reconheça o direito da ANAC de entrar em contato com o cotista se for considerado que tal contato direto é necessário.

91.1005 Proibições e limitações

(a) É vedado o transporte remunerado de pessoas ou bens em um voo do programa. No entanto, são permitidos os ressarcimentos previstos na seção 91.501 deste Regulamento.

(b) Durante a validade dos contratos de administração dos programas dentro dos quais um cotista obteve uma cota mínima da propriedade compartilhada em uma aeronave do programa, as horas de voo utilizadas durante esse período pelo cotista em aeronave do programa não podem exceder o total de horas associadas com o número de cotas de sua propriedade.

(c) Somente é permitido vender ou arrendar uma cota de propriedade de aeronave em um programa que seja menor do que aquela estabelecida no parágrafo 91.1001(b)(10) deste Regulamento se os voos associados a essa cota forem operados segundo o RBAC nº 121 ou 135 e forem conduzidos por uma empresa aérea certificada segundo o RBAC nº 119.

91.1007 Voos conduzidos segundo o RBAC nº 121 ou RBAC nº 135

(a) Exceto como previsto no parágrafo 91.501(b) deste Regulamento, o administrador de programa somente pode oferecer a um cotista um voo com uma aeronave que não seja uma aeronave do programa se esse voo for operado por um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e em conformidade com o RBAC nº 121 ou 135, como aplicável.

(b) Um administrador de programa que seja detentor de um certificado emitido segundo o RBAC nº 119 pode conduzir um voo para uso de um cotista segundo o RBAC nº 121 ou 135 se a aeronave estiver listada nas especificações operativas emitidas segundo o RBAC nº 121 ou 135, como aplicável, desse detentor de certificado.

(c) O cotista deve ser informado quando um voo estiver sendo conduzido como um voo do programa ou como um voo segundo o RBAC nº 121 ou 135.

CONTROLE OPERACIONAL

91.1009 Esclarecimento sobre controle operacional

(a) O controle operacional é sempre exercido pelo administrador de programa, que deverá constar como operador das aeronaves constantes do programa junto ao RAB, mesmo quando o voo estiver sendo realizado em benefício de um cotista.

(b) Voos em que o controle operacional é exercido por outra pessoa além do administrador de programa não é considerado um voo do programa segundo esta subparte, mesmo que utilizando uma aeronave mantida pelo administrador de programa segundo esta Subparte.

(c) Uma aeronave incluída no programa deverá ser mantida conforme esta Subparte.

91.1011 e 91.1013 [Reservado]

ADMINISTRAÇÃO DO PROGRAMA

91.1014 Emissão ou indeferimento de especificações administrativas

(a) Uma solicitação de especificações administrativas segundo esta Subparte deve ser submetida à ANAC na forma e com o conteúdo por ela estabelecidos.

(b) As especificações administrativas serão emitidas para o administrador de programa como representante dos cotistas se a ANAC considerar que o requerente:

(1) atende aos requisitos aplicáveis desta Subparte; e

(2) está própria e adequadamente equipado conforme os requisitos dos RBAC aplicáveis e é capaz de conduzir operações seguras segundo as apropriadas provisões deste Regulamento e as especificações administrativas emitidas segundo esta Subparte.

(c) Uma solicitação de especificações administrativas será indeferida se a ANAC verificar que o requerente não está própria e adequadamente equipado ou que não é capaz de conduzir operações seguras segundo este Regulamento.

91.1015 Especificações administrativas

- (a) Cada pessoa conduzindo operações segundo esta Subparte ou fornecendo serviços de administração de programa de propriedade compartilhada a cotistas deve fazê-lo de acordo com especificações administrativas emitidas pela ANAC segundo esta Subparte para o administrador de programa. As especificações administrativas incluirão:
- (1) uma lista atualizada de todos os cotistas e dos tipos, números de série e marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves;
 - (2) as autorizações, limitações e outros procedimentos segundo os quais as operações devem ser conduzidas;
 - (3) outros procedimentos segundo os quais cada classe e tamanho de aeronave deve ser operada;
 - (4) [reservado];
 - (5) [reservado];
 - (6) a localização específica da base principal de operações do administrador de programa e, se diferente, o endereço que serve como ponto primário de contato para correspondência entre a ANAC e o administrador de programa e o nome e endereço postal do representante do administrador de programa;
 - (7) a localização específica da base principal de manutenção do administrador de programa e as oficinas certificadas contratadas para fazer a manutenção das aeronaves do programa;
 - (8) outros nomes comerciais que o administrador de programa pode usar;
 - (9) [reservado];
 - (10) as autorizações específicas ou decisões de isenção de cumprimento de requisito eventualmente concedidas; e
 - (11) qualquer outra informação que a ANAC considere ser necessária.
- (b) O administrador de programa pode manter uma lista atualizada de todos os cotistas requeridos pelo parágrafo (a)(1) desta seção em sua base principal de operações ou outro local aceito pela ANAC e referenciado em suas especificações administrativas. Cada administrador de programa deve manter sua lista de cotistas disponível para inspeções da ANAC.
- (c) As especificações administrativas emitidas segundo esta Subparte são efetivas, salvo se:
- (1) elas forem emendadas conforme previsto na seção 91.1017 deste Regulamento; ou
 - (2) elas forem suspensas ou revogadas pela ANAC.
- (d) O administrador de programa deve informar por escrito à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, qualquer estabelecimento ou modificação de localização de sua base principal de operações ou base principal de manutenção.
- (e) O administrador de programa deve manter em separado um conjunto completo de suas especificações administrativas em sua base principal de operações ou em outro local aprovado pela ANAC, e deve manter tais especificações à disposição dos servidores da ANAC e dos cotistas a quem o administrador de programa presta seus serviços para que sejam revistas e auditadas.
- (f) Cada administrador de programa deve inserir no manual do programa extratos pertinentes de suas especificações administrativas ou referências às mesmas e deve:
- (1) identificar claramente cada extrato como parte das especificações administrativas; e
 - (2) explicitar que a conformidade com cada requisito das especificações administrativas é mandatória.
- (g) Cada administrador de programa deve manter cada uma das pessoas a ele vinculadas e outras pessoas que executam tarefas de suporte para as suas operações informados das provisões de suas especificações administrativas aplicáveis aos deveres e

responsabilidades dessas pessoas.

(h) A ANAC pode revogar uma especificação administrativa em vigor se o seu detentor tiver sido suspenso e for constatado que ele não tem interesse ou capacidade para regularizar a situação.

(i) A especificação administrativa pode ser revogada a qualquer momento por solicitação do seu detentor, caso este manifeste desinteresse em manter a atividade.

91.1017 Emendas às especificações administrativas do administrador de programa

(a) A ANAC pode emendar qualquer especificação administrativa emitida segundo esta Subparte se:

(1) verificar que a emenda é necessária a fim de manter o nível aceitável de segurança operacional; ou

(2) o administrador de programa requerer a emenda e a ANAC verificar que a emenda não afeta o nível aceitável de segurança operacional.

(b) Quando o administrador de programa requerer uma emenda às suas especificações administrativas, as seguintes disposições se aplicam:

(1) o administrador de programa deve protocolar o requerimento de emenda às suas especificações administrativas com uma antecedência de, pelo menos, 45 dias antes da data para a emenda proposta tornar-se efetiva, exceto se a ANAC aceitar um prazo menor; e

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

(c) Quando um administrador de programa solicitar reconsideração da decisão da ANAC no que diz respeito a uma emenda às suas especificações administrativas, as seguintes disposições se aplicam:

(1) o administrador de programa deve solicitar reconsideração da decisão até 30 (trinta) dias após receber a notificação da ANAC com relação ao indeferimento; e

(2) o administrador de programa deve protocolar seu pedido de reconsideração na ANAC.

(d) Se a ANAC emitir uma emenda às especificações administrativas, ela entrará em vigor em não menos de 30 (trinta) dias após o administrador de programa ser notificado sobre ela, exceto se a ANAC considerar que existe uma emergência que cause risco inaceitável à segurança operacional, que requer uma ação imediata. Neste caso a ANAC:

(1) poderá tornar efetiva a emenda às especificações administrativas no dia em que o administrador de programa receber a notificação da ANAC; e

(2) informará ao administrador de programa, na notificação, a condição de emergência ou de risco inaceitável à segurança operacional que levou a ANAC a determinar a adoção imediata da emenda às especificações administrativas.

91.1019 Fiscalizações da ANAC

(a) A qualquer tempo ou lugar a ANAC poderá realizar atividades de fiscalização para verificar a conformidade de um administrador de programa segundo esta Subparte às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(b) O administrador de programa deve:

(1) disponibilizar para a ANAC, na base principal de operações do administrador ou em outro local aprovado pela ANAC, suas especificações administrativas; e

(2) permitir que a ANAC realize qualquer atividade de fiscalização para verificar a conformidade às leis e regulamentos aplicáveis e às suas especificações administrativas.

(c) Cada pessoa vinculada ao administrador de programa que seja responsável por manter os registros requeridos ou necessários para demonstrar conformidade com esta Subparte deve disponibilizar tais registros à ANAC.

91.1021 Sistema de gerenciamento de segurança operacional (SGSO)

(a) O administrador de programa deve estabelecer, implementar e manter um SGSO, aceitável para a ANAC, que garanta as condições de segurança das operações e o cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Regulamento. O SGSO requerido pela ANAC deve:

- (1) estabelecer a política e os objetivos da organização para a segurança operacional;
- (2) estabelecer as metas e indicadores de desempenho da segurança operacional que permitam avaliar o alcance dos objetivos da segurança operacional;
- (3) estabelecer a estrutura organizacional e os responsáveis pela implementação, manutenção e melhoria contínua do sistema;
- (4) identificar os perigos e avaliar os riscos operacionais a eles associados;
- (5) aplicar ações corretivas e preventivas desenvolvidas a partir dos riscos operacionais avaliados, bem como avaliar a efetividade dessas ações;
- (6) executar supervisão permanente das atividades da organização, de modo a garantir a segurança operacional requerida;
- (7) planejar e realizar 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) assegurar que as pessoas envolvidas com atividades sensíveis para a segurança operacional possuam as competências necessárias e estejam cientes de suas responsabilidades;
- (9) comunicar os resultados relativos ao desempenho da segurança operacional, bem como disseminar informações que aprimorem a cultura da segurança operacional da organização;
- (10) gerar e organizar documentos e registros que forneçam evidências do desenvolvimento, operacionalização, manutenção e melhoria contínua do SGSO; e
- (11) atender a quaisquer outros requisitos específicos de SGSO estabelecidos em instrumentos normativos aplicáveis aos PSAC.

(b) O SGSO deve estar descrito em um MGSO. O SGSO deve conter a seguinte estrutura:

(1) política e objetivos de segurança operacional:

(i) responsabilidade e comprometimento da alta direção:

(A) O administrador de programa deve definir uma política de segurança operacional que:

(1) reflita o compromisso da alta direção com relação à segurança operacional, incluindo a promoção de uma cultura de segurança operacional positiva;

(2) inclua uma declaração clara sobre o fornecimento e alocação dos recursos necessários para a implementação da política de segurança operacional;

(3) inclua uma política para relatos de segurança operacional;

(4) indique claramente quais são os tipos de comportamento considerados inaceitáveis pela organização, bem como as circunstâncias nas quais ações disciplinares não serão aplicadas;

(5) seja devidamente aprovada e assinada pelo gestor responsável;

(6) seja comunicada, com visível endosso da alta direção, por toda a organização; e

(7) seja periodicamente revisada para garantir que permanece relevante e apropriada para a organização; e

(B) O administrador de programa deve definir objetivos de segurança operacional considerando o estabelecido em sua política de segurança operacional. Os objetivos de segurança operacional devem:

(1) estabelecer a referência para o monitoramento e medição do desempenho de segurança operacional previsto no parágrafo (b)(3) desta seção;

(2) refletir o compromisso da alta direção em melhorar continuamente o desempenho global do SGSO da organização;

(3) ser comunicados por toda a organização; e

(4) ser periodicamente revisados para garantir que permanecem relevantes e apropriados para a organização;

(ii) responsabilidade primária acerca da segurança operacional:

(A) O administrador de programa deve:

(1) 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;

(2) definir claramente prerrogativas e responsabilidades sobre segurança operacional em toda a organização, incluindo prerrogativas e responsabilidades sobre segurança operacional da alta direção;

(3) identificar as responsabilidades de todos os gestores, independentemente de outras funções, bem como de funcionários, em relação ao desempenho de segurança operacional;

(4) documentar e comunicar as informações relativas às prerrogativas, responsabilidades e autoridades sobre segurança operacional de toda a organização; e

(5) definir os níveis gerenciais com autoridade para tomar decisões em relação à tolerabilidade de riscos à segurança operacional;

(iii) designação do pessoal-chave de segurança operacional:

(A) O administrador de programa deve nomear um gerente de segurança operacional, que será o responsável pela implementação e manutenção do SGSO;

(iv) coordenação do Plano de Resposta a Emergências (PRE):

(A) O administrador de programa deve estabelecer e manter um plano de resposta a acidentes, incidentes e outras situações de emergência relacionadas às suas operações aéreas; e

(B) O administrador de programa 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

(v) descrição da documentação que suporta o SGSO, incluindo o MGSO:

(A) O administrador de programa deve desenvolver e manter atualizada a documentação do SGSO que descreva:

(1) a política e os objetivos de segurança operacional;

(2) os requisitos de segurança operacional do SGSO;

(3) os processos e procedimentos do SGSO;

(4) as obrigações, responsabilidades e atribuições dos membros da organização em relação aos processos e procedimentos do SGSO; e

(5) os registros do SGSO e os respectivos controles necessários para sua identificação, armazenamento, proteção, retenção e descarte; e

(B) O administrador de programa deve desenvolver e manter atualizado um manual de gerenciamento da segurança operacional (MGSO), que é parte do manual geral da empresa, como parte da documentação de seu SGSO;

(2) gerenciamento de riscos à segurança operacional:

(i) processo de identificação de perigos:

(A) O administrador de programa deve desenvolver e manter um processo que assegure que os perigos associados a seus produtos ou serviços sejam identificados; e

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

(ii) processo de avaliação e mitigação de riscos:

(A) O administrador de programa deve desenvolver e manter um processo que assegure a análise, avaliação e controle dos riscos à segurança operacional associados aos perigos identificados;

(3) garantia da segurança operacional:

(i) processo de monitoramento e medição do desempenho da segurança operacional:

(A) O administrador de programa 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; e

(B) O desempenho de segurança operacional do administrador de programa deve ser monitorado e medido em relação a indicadores e metas de desempenho de segurança operacional de seu SGSO;

(ii) processo de gestão de mudanças:

(A) O administrador de programa 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; e

(iii) processo de melhoria contínua do SGSO:

(A) O administrador de programa deve monitorar e avaliar a efetividade dos processos do SGSO de modo a permitir a melhoria contínua do desempenho global do sistema; e

(4) promoção da segurança operacional:

(i) treinamento e qualificação:

(A) O administrador de programa 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; e

(B) O escopo do programa de treinamento de segurança operacional deve ser apropriado à participação de cada indivíduo dentro do SGSO; e

(ii) divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional:

(A) O administrador de programa deve desenvolver e manter meios formais de divulgação do SGSO e comunicação acerca da segurança operacional que:

- (1) garanta que seu pessoal está ciente do SGSO em um grau compatível com as suas posições;
 - (2) transmita informações críticas sobre segurança operacional;
 - (3) explique por que ações específicas de segurança operacional são tomadas; e
 - (4) explique por que procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados.
- (c) O gestor responsável do administrador de programa deve implantar um SGSO compatível com o tamanho, natureza e complexidade das operações a serem conduzidas no programa, considerando suas especificações administrativas e os perigos e riscos relacionados com suas atividades.
- (d) O administrador de programa, para operar segundo este Regulamento, deve possuir um SGSO implantado.
- (e) O gestor responsável deve garantir que todo o seu pessoal tenha fácil acesso à cópia mais atualizada das partes do MGSO relativas às suas funções, e que cada pessoa seja informada e orientada sobre quaisquer alterações ao MGSO aplicáveis às suas atividades.
- (f) O gestor responsável deve garantir que o MGSO seja emendado sempre que necessário, a fim de que as informações nele presentes reflitam a realidade do que é praticado na organização.
- (g) Registros do SGSO:
- (1) o administrador de programa deve registrar dados relevantes à segurança das operações do programa, e mantê-los armazenados por, no mínimo, cinco anos; e
 - (2) o administrador de programa deve enviar à ANAC relatórios periódicos a respeito de suas operações e de seu SGSO, nos prazos e modelos definidos pela ANAC.
- (h) Quaisquer emendas realizadas pelo administrador de programa em seu MGSO devem ser encaminhadas à ANAC em, no mínimo, 10 (dez) dias corridos antes da data prevista para sua entrada em vigor. A entrada em vigor da emenda ao MGSO não depende de aprovação prévia da ANAC. No entanto, caso a qualquer momento a ANAC identifique no MGSO o descumprimento de norma regulamentar ou a existência de procedimento que cause deterioração da segurança operacional ou a ineficiência do sistema, poderá determinar ao administrador que emende o MGSO conforme necessário, sem prejuízo das sanções administrativas e legais cabíveis.
- (i) O gestor responsável deve incorporar ao MGSO todas as emendas requeridas pela ANAC, dentro do prazo estabelecido pela Agência na notificação correspondente.
- (j) O administrador de programa deve estabelecer procedimentos internos de reportes anônimos que fomente um ambiente de segurança em que não haja qualquer represália pelo preenchimento do reporte.
- (k) O administrador de programa que opera aviões cujo peso máximo de decolagem aprovado seja superior a 27000 kg deve estabelecer e manter um programa de acompanhamento e análise de dados de voo como parte de seu SGSO. O administrador de programa pode contratar de terceiros a operação de um programa de acompanhamento e análise de dados de voo, porém deve manter total responsabilidade pela manutenção desse programa.

91.1023 Requisitos do manual de operações do programa

(a) O administrador de programa deve preparar e e submeter à aceitação prévia da ANAC um manual de operações do programa estabelecendo políticas e procedimentos. Este manual deve ser utilizado pelo pessoal de voo, de solo e de manutenção do administrador de programa, na condução de suas operações. No entanto, a ANAC pode autorizar desvios deste parágrafo se for considerado que, em função do tamanho limitado das operações, o manual, ou parte dele, não é necessário para a orientação do pessoal de voo, de solo e de manutenção.

(1) Cada revisão do manual de operações do programa deve ser submetida à aceitação prévia da ANAC, salvo aquelas dispensadas deste ato pelo manual já aceito.

(b) O administrador de programa deve manter pelo menos uma cópia do manual em sua base principal de operações.

(c) O manual não pode contrariar nenhuma legislação ou regulamentação federal aplicável, nenhuma regulamentação estrangeira aplicável às operações em outros países, nem as especificações administrativas do administrador de programa.

(d) Uma cópia do manual, ou partes apropriadas dele (com emendas e adições, se existentes), deve ser posta à disposição do pessoal de solo, de manutenção e de operações pelo administrador de programa, o qual deve fornecê-la, também, para:

(1) seus tripulantes de voo; e

(2) os servidores designados pela ANAC encarregados da fiscalização do administrador de programa.

(e) Cada pessoa vinculada ao administrador de programa a quem o manual ou partes dele foi distribuído nos termos do parágrafo (d)(1) desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e adições fornecidas a ele. Adicionalmente:

(1) cada pessoa vinculada ao administrador de programa trabalhando no solo deve manter sua cópia do manual em seu local de trabalho; e

(2) o administrador de programa deve manter a bordo de suas aeronaves uma quantidade de manuais (ou de partes apropriadas dos mesmos) adequada ao número e funções de tripulantes a bordo. A atualização desses manuais é responsabilidade do administrador de programa.

(f) Para os propósitos de conformidade com o parágrafo (d) desta seção, um administrador de programa pode fornecer às pessoas ali citadas parte do manual na forma impressa ou em outra forma, aceitável pela ANAC, que seja recuperável em língua portuguesa. Se o administrador de programa fornecer a parte de manutenção do manual em uma forma que não a impressa, ele deve se assegurar de que existe um dispositivo compatível de leitura, disponível para aquelas pessoas, que forneça imagens legíveis das instruções e informações de manutenção, ou um sistema que seja capaz de recuperar as instruções e informações de manutenção em língua portuguesa.

(1) Para uso em voo de dispositivo eletrônico contendo parte do manual requerido a bordo, é requerida autorização específica da ANAC.

(g) Se um administrador de programa conduzir inspeções ou manutenção de aeronaves em bases específicas onde ele mantém partes do manual com o programa de inspeções aprovado, ele não precisa transportar essas partes do manual a bordo de aeronaves em rota para essas bases.

(h) O administrador de programa pode fornecer partes de seu manual em língua inglesa, desde que ele se assegure de que o pessoal que as utiliza é proficiente na leitura e compreensão dessa língua.

(i) O administrador de programa deve observar, na elaboração de seu manual, os princípios relativos aos fatores humanos, apresentando um manual que seja de fácil compreensão e leitura.

(j) Administradores dos programas que são também certificados para operar segundo os RBAC nº 121 ou 135 podem ser autorizados a utilizar o manual de operações requerido por aqueles RBAC para atender aos requisitos de manual desta Subparte desde que:

(1) as políticas e procedimentos sejam consistentes para ambas operações; ou

(2) quando as políticas e procedimentos forem diferentes, políticas e procedimentos aplicáveis devem ser identificados e utilizados.

91.1025 Conteúdo do manual de operações do programa

O manual de operações do programa deve ter a data e o número da última revisão em cada página revisada. Salvo se de outra forma autorizado pela ANAC, o manual deve incluir:

- (a) nome de cada pessoa de administração requerida pela seção 91.1051 que seja autorizada a agir em nome do administrador de programa, os deveres, autoridade e área de responsabilidade designada para essa pessoa; o nome e o título de cada pessoa autorizada a exercer controle operacional conforme dispõe a seção 91.1009;
- (b) procedimentos para assegurar conformidade com as limitações de peso e balanceamento das aeronaves;
- (c) informações e limitações constantes das especificações administrativas do administrador de programa, incluindo áreas de operações autorizadas, categoria e classe de aeronaves autorizadas, requisitos de composição de tripulação e tipos de operações autorizadas;
- (d) procedimentos para conformidade com os requisitos de notificação de acidentes/incidentes nos termos da legislação específica do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);
- (e) procedimentos para assegurar que o piloto em comando saiba que inspeções de aeronavegabilidade requeridas foram executadas e que a aeronave foi aprovada para retorno ao serviço em conformidade com os requisitos de manutenção aplicáveis;
- (f) procedimentos para informar e registrar irregularidades mecânicas que cheguem ao conhecimento do piloto em comando antes, durante e depois do término de um voo;
- (g) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para determinar se irregularidades mecânicas ou defeitos informados em voos anteriores foram corrigidos ou se essa correção foi postergada;
- (h) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando para obter manutenção, manutenção preventiva e serviços de rampa para a aeronave em locais onde não foram feitos arranjos prévios pelo administrador de programa, quando o piloto é autorizado a agir em nome do administrador de programa;
- (i) procedimentos segundo o disposto na seção 91.213 para liberação ou continuação de um voo, se um item de equipamento requerido para um particular tipo de operação tornar-se inoperante ou inutilizável em rota;
- (j) procedimentos para reabastecer a aeronave, eliminação de contaminantes, proteção contra fogo (incluindo proteção eletrostática) e supervisão e proteção dos passageiros durante reabastecimentos;
- (k) procedimentos a serem seguidos pelo piloto em comando nos avisos aos passageiros previstas na seção 91.1035 deste Regulamento;
- (l) procedimentos para assegurar conformidade com os procedimentos de emergência, incluindo uma listagem das funções alocadas a cada categoria de tripulante requerido em conexão com os deveres em uma emergência ou em uma evacuação de emergência;
- (m) o programa aprovado de inspeções da aeronave, quando aplicável;
- (n) procedimentos para a evacuação de pessoas que necessitem do auxílio de outra pessoa para se movimentar rapidamente em direção a uma saída na ocorrência de uma emergência;
- (o) procedimentos para planejamento de desempenho levando em consideração condições de decolagem, rota e pouso;
- (p) [reservado];
- (q) um sistema adequado (que pode incluir um sistema codificado ou eletrônico) que proporcione a preservação e a recuperação das informações e registros de manutenção requeridos pela seção 91.1113 deste Regulamento, de modo aceitável pela ANAC, e que contenha:
- (1) uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela ANAC) dos trabalhos realizados;
 - (2) o nome da pessoa que realizou os trabalhos, se tais trabalhos foram realizados por uma pessoa de fora da organização do administrador de programa; e
 - (3) o nome ou outra identificação positiva do indivíduo que aprovou o trabalho;

- (r) procedimentos de escala e de localização de voo;
- (s) procedimentos para garantir que cada aeronave operada pelo administrador de programa é mantida em condições aeronavegáveis;
- (t) procedimentos para assegurar que o equipamento de emergência e operacional necessário para um voo pretendido estão aeronavegáveis;
- (u) procedimentos para garantir que o certificado de aeronavegabilidade de cada aeronave do administrador de programa permaneça válido;
- (v) 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;
- (w) uma referência aos programas de manutenção que serão utilizados para cada modelo de aeronave operada pelo administrador de programa;
- (x) a descrição do método para preenchimento e arquivamento dos registros de manutenção requeridos pela seção 43.11 do RBAC nº 43, ou pelas seções 91.417 deste Regulamento e 43.9 do RBAC nº 43, como aplicável;
- (y) um procedimento para aquisição e avaliação das informações de aeronavegabilidade continuada aplicáveis, e para a implementação das ações requeridas;
- (z) um procedimento para aquisição e avaliação das diretrizes de aeronavegabilidade e para a implementação das ações requeridas;
- (aa) para administradores de programa 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 o desempenho e a eficiência do programa de manutenção adotado e corrigir qualquer deficiência do referido programa;
- (bb) uma descrição dos modelos de aeronaves aos quais o manual se aplica;
- (cc) uma descrição da metodologia para assegurar que defeitos diagnosticados são registrados e corrigidos;
- (dd) procedimentos para informar à ANAC ocorrências significativas em serviço;
- (ee) procedimentos para determinação dos mínimos de utilização de aeródromo e demais procedimentos especiais de tráfego aéreo, em conformidade com norma do Comando da Aeronáutica;
- (ff) procedimentos operacionais padronizados (SOP) que proporcionem ao pessoal de operações de voo orientações para as operações, em todas as fases de voo, de maneira segura, eficiente, lógica e previsível;
- (gg) 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);
- (hh) obrigação de informação, por AIREP ESPECIAL das tripulações, quando do encontro de fenômenos relacionados a atividades vulcânicas; e
- (ii) outras instruções e procedimentos relativos às operações do administrador de programa, a critério do administrador de programa.

91.1026 Declaração de conformidade

O administrador de programa deve elaborar e manter atualizada uma declaração de conformidade. Essa declaração de conformidade deve ser uma listagem completa de todas as seções e requisitos deste Regulamento, com o correspondente método de conformidade a ser adotado por ele ou uma indicação de que o requisito não lhe seja aplicável.

91.1027 Requisitos de conservação de registros

(a) O administrador de programa deve conservar em seu escritório principal de administração ou em outros locais aprovados pela ANAC, e colocar à disposição dos servidores designados da ANAC, o seguinte:

- (1) as especificações administrativas emitidas em seu nome;
- (2) uma listagem atualizada das aeronaves utilizadas ou disponíveis para uso em operações segundo esta Subparte, e as operações para as quais cada uma é equipada (por exemplo: NAT-HLA, RNP5/10, RVSM);
- (3) um registro individual de cada piloto utilizado em operações segundo esta Subparte, incluindo as seguintes informações:
 - (i) o nome completo do piloto e código ANAC;
 - (ii) a licença do piloto (por tipo e número) e as qualificações que o piloto possui;
 - (iii) a experiência aeronáutica do piloto com detalhamento suficiente para determinar sua qualificação para pilotar aeronaves operando segundo esta Subparte;
 - (iv) as atuais funções do piloto e a data na qual ele foi designado para essas funções;
 - (v) a data de emissão e a classe do CMA;
 - (vi) a data e o resultado, incluindo as fichas de avaliação, de cada exame requerido por esta Subparte e, quando aplicável, o tipo de aeronave voada durante os exames;
 - (vii) os registros de jornada de trabalho, o número de horas de voo do piloto e as extensões de jornada com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), as limitações de voo deste Regulamento e os limites operacionais do RBAC nº 117;
 - (viii) o credenciamento como piloto examinador, se houver;
 - (ix) qualquer ação tomada referente a dispensa da vinculação do piloto por desqualificação física ou profissional;
 - (x) a data de término da fase inicial e de cada fase periódica de treinamento requerida por esta Subparte; e
 - (xi) certificados de conclusão em conformidade com o parágrafo 91.1073(c), além de fichas de instrução dos currículos de voo de cada tipo de treinamento aprovado (em aeronave, FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC), com detalhamento suficiente para demonstrar o correto cumprimento do treinamento previsto e o seu resultado;
- (4) um registro individual para cada comissário de voo requerido por este Regulamento, incluindo registros de jornada de trabalho, número de horas de voo e extensões de jornada, conservado com detalhes suficientes para determinar conformidade com os requisitos aplicáveis deste Regulamento, da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e do RBAC nº 117; e
- (5) uma lista atualizada de todos os cotistas e aeronaves associadas. A lista, ou uma referência à sua localização, deve ser incluída nas especificações administrativas e deve conter detalhes suficientes para determinar a cota mínima de cada aeronave.
- (b) O administrador de programa deve manter cada registro requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção por pelo menos 6 (seis) meses e deve manter cada registro requerido pelos parágrafos (a)(3) e (a)(4) desta seção por pelo menos 5 (cinco) anos.
- (c) O administrador de programa é responsável pela preparação e precisão de um manifesto de carga em duas vias (ou por meios digitais) que contenha 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:

- (1) o número de passageiros;
- (2) o peso total da aeronave carregada;
- (3) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;

(4) os limites do centro de gravidade;

(5) o centro de gravidade da aeronave carregada, exceto que o centro de gravidade real não precisa ser calculado se a aeronave for carregada de acordo com um planejamento de carregamento ou outro método aprovado que garanta que o centro de gravidade da aeronave carregada está dentro dos limites aprovados. Nesses casos deve ser feita uma anotação no manifesto indicando que o centro de gravidade está dentro dos limites conforme um planejamento de carregamento ou outro método aprovado;

(6) a matrícula de registro da aeronave ou o número do voo;

(7) a origem e o destino;

(8) a identificação dos tripulantes e as suas designações; e

(9) a data do voo.

(d) O piloto em comando de uma aeronave deve ter consigo, até o destino do voo, uma via desse manifesto. Outra via do manifesto deve ser mantida em solo pelo menos até o final do voo, salvo se de outra forma aprovada pela ANAC. O administrador de programa deve conservar o original ou uma via do manifesto de carga, em sua base principal de operações ou em outro local aprovado pela ANAC, por, pelo menos, 90 (noventa) dias após a realização do voo.

(e) O administrador de programa deve manter um registro do consumo de combustível e de óleo em cada voo por pelo menos 90 dias após a realização do voo.

(f) Caso o administrador de programa possua aprovação em suas especificações administrativas para elaboração de manifesto de carga por meio de EFB, a assinatura requerida no parágrafo (c) desta seção pode ser substituída por uma autenticação digital atribuída ao piloto em comando ou por sua assinatura no próprio dispositivo. Adicionalmente, a via requerida pelo parágrafo (d) desta seção pode ser enviada somente por meio eletrônico para a base do administrador de programa, devendo o piloto em comando se certificar de seu recebimento.

(g) Administradores dos programas que também são certificados para operar segundo o RBAC nº 121 ou 135 podem atender aos requisitos desta seção e da seção 91.1113 deste Regulamento quanto a conservação de registros, com registros mantidos para atender plenamente os requisitos equivalentes do RBAC nº 121 ou 135.

91.1029 Requisitos de escala e de localização de voos

(a) O administrador de programa deve estabelecer e utilizar um sistema adequado para escalar e liberar aeronaves do programa.

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, o administrador de programa deve ter procedimentos estabelecidos para localizar cada um de seus voos de modo que:

(1) forneça ao administrador de programa pelo menos as informações requeridas para um Plano de Voo (PLN) Visual;

(2) permita fornecer, em tempo útil, notificação para uma estação de busca e salvamento se a aeronave estiver atrasada ou desaparecida; e

(3) forneça para o administrador de programa a localidade, data e tempo estimado para restabelecer comunicações, se o voo estiver sendo operado em área onde as comunicações não podem ser mantidas.

(c) As informações de localização de voo devem ser mantidas na base principal de operações do administrador de programa, ou em qualquer outro local designado pelo administrador de programa nos procedimentos de localização de voo, até o término do voo.

(d) Os requisitos de localização de voo do parágrafo (b) desta seção não se aplicam a voos para os quais foi preenchido plano de voo se esse plano de voo for cancelado dentro de 25 milhas marítimas do aeródromo de destino.

91.1031 Piloto em comando ou segundo em comando: designação requerida

(a) Cada administrador de programa deve designar:

(1) um piloto em comando para cada voo do programa; e

(2) um piloto segundo em comando para cada voo do programa que requeira dois pilotos.

(b) O piloto em comando, como designado pelo administrador de programa, deve permanecer como piloto em comando durante todo o tempo de duração do voo.

91.1033 Informações operacionais requeridas

(a) O administrador de programa deve, para todas as operações do programa, prover os seguintes documentos, em forma atualizada e apropriada, acessível ao piloto em seu posto de trabalho e de uso compulsório em voo:

(1) uma lista de verificações da cabine dos pilotos;

(2) para aeronaves multimotoras ou para aeronaves com trem de pouso retrátil, uma lista de verificações de emergência da cabine dos pilotos contendo os procedimentos requeridos pelo parágrafo (c) desta seção, como apropriado;

(3) cartas aeronáuticas pertinentes; e

(4) para operações IFR, carta de navegação em aerovias, cartas de áreas terminais, cartas de aproximação e de saída IFR e outros documentos pertinentes à operação.

(b) Cada lista de verificações requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção deve conter os seguintes procedimentos:

(1) antes da partida dos motores;

(2) antes da decolagem;

(3) cruzeiro;

(4) antes do pouso;

(5) após o pouso; e

(6) parada dos motores.

(c) Cada lista de verificações de emergência requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção deve conter os seguintes procedimentos, como apropriado:

(1) operação em emergência dos sistemas de combustível, hidráulico, elétrico e mecânico;

(2) operação em emergência dos instrumentos e controles;

(3) procedimentos para motor inoperante; e

(4) qualquer outro procedimento de emergência necessário à segurança.

91.1035 Avisos aos passageiros

(a) Antes de cada decolagem o piloto em comando de uma aeronave transportando passageiros em um voo do programa deve assegurar-se que todos os passageiros receberam instruções verbais sobre:

(1) fumo: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob quais condições é permitido fumar. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e aos placares de não fumar, que os passageiros atendam às instruções pertinentes dos tripulantes e que é proibido fumar nos lavatórios;

(2) uso de cintos de segurança, cintos de ombro e sistemas de retenção de crianças: cada passageiro deve ser instruído sobre quando, onde e sob que condições é necessário colocar e ajustar cintos de segurança e, se instalados, cintos de ombro e, se estiverem sendo transportadas crianças, o uso apropriado de sistemas de retenção de crianças, se disponíveis. Tal instrução deve esclarecer que os regulamentos da ANAC exigem que os passageiros atendam aos avisos luminosos e/ou às instruções dos tripulantes sobre tais itens;

(3) colocação do encosto dos assentos na posição vertical antes da decolagem e do pouso;

(4) localização e meios de abertura da porta de entrada de passageiros e das saídas de emergência;

(5) localização dos equipamentos de sobrevivência;

(6) procedimento para pouso na água e uso do equipamento de flutuação requerido pela seção 91.231 deste Regulamento;

(7) uso normal e em emergência do equipamento de oxigênio instalado na aeronave; e

(8) localização e operação dos extintores de incêndio.

(b) Antes de cada decolagem o piloto em comando de uma aeronave em um voo do programa deve assegurar-se de que cada pessoa que possa necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída se ocorrer uma emergência e que o assistente dessa pessoa, se houver, recebeu instruções sobre os procedimentos a serem seguidos se ocorrer uma evacuação. Este parágrafo não se aplica a uma pessoa à qual tais instruções tenham sido dadas em uma etapa prévia do mesmo voo na mesma aeronave.

(c) [Reservado].

(d) As instruções orais requeridas pelos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção devem ser dadas pelo piloto em comando ou por outro tripulante.

(e) As instruções orais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção podem ser providas por meio da reprodução de gravação em dispositivo aprovado que seja audível para cada passageiro sob níveis normais de ruído.

(f) As instruções verbais requeridas pelo parágrafo (a) desta seção devem ser suplementadas por cartões impressos que devem ser transportados na aeronave em locais convenientes para uso de cada passageiro. Os cartões devem:

(1) ser apropriados à aeronave na qual serão utilizados;

(2) conter um diagrama e o método de operar as saídas de emergência; e

(3) conter outras instruções necessárias para o uso do equipamento de emergência a bordo da aeronave.

91.1037 Grandes aviões categoria transporte com motores a turbina: limitações; aeródromos de destino e de alternativa

(a) No caso de um grande avião categoria transporte com motores a turbina, é vedado decolar com esse avião com 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.

(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, no caso de um grande avião categoria transporte com motores a turbina, somente é permitido decolar com esse avião se 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, permitir 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 15 m (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:

(1) na pista e no sentido mais favoráveis, considerando ar calmo; ou

- (2) na pista mais adequada, considerada a direção e a intensidade do vento previsto no horário estimado de pouso, as características de manobrabilidade no solo do tipo de avião e outras condições como auxílios de pouso e características do terreno.
- (c) Um avião turboélice, que estaria proibido de decolar por não poder cumprir o parágrafo (b)(2) desta seção, poderá decolar se indicar um aeródromo de alternativa que atenda a todos os requisitos desta seção, exceto que o avião possa executar um pouso completo dentro de 70% do comprimento efetivo da pista.
- (d) Somente é permitido indicar um aeródromo como aeródromo de alternativa para um grande avião categoria transporte com motores a turbina se (baseado no que é assumido no parágrafo (b) desta seção) esse avião, no peso esperado ao tempo da chegada, puder executar um pouso completo em 80% do comprimento efetivo da pista do aeródromo, sempre considerando que o avião passa a 15 m (50 pés) acima do ponto em que o plano de liberação de obstáculos intercepta a linha central da pista.
- (e) Somente é permitido decolar com um avião com motor a reação quando as informações e previsões meteorológicas indicarem que a pista do aeródromo de destino poderá estar molhada ou escorregadia no horário estimado de pouso se o comprimento efetivo dessa pista no aeródromo de destino for pelo menos 115% do comprimento de pista requerido pelos parágrafos (b) ou (c) desta seção. No entanto, 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 parágrafos (b) ou (c) desta seção) e se essas técnicas e distâncias forem aprovadas e incluídas no manual de voo do avião, a ANAC poderá autorizar operações de acordo com elas.
- (f) Não obstante o previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, se autorizado pela ANAC, o comprimento efetivo das pistas previstas para o pouso nesses parágrafos pode ser aumentado para até 80%.

91.1039 Decolagem IFR; mínimos de aproximação e de pouso

- (a) Um piloto somente pode iniciar um procedimento de aproximação por instrumentos para um aeródromo se:
- (1) nesse aeródromo existir difusão das condições meteorológicas; e
 - (2) a última informação meteorológica emitida segundo o parágrafo (a)(1) desta seção indicar que as condições atmosféricas estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para o aeródromo.
- (b) Um piloto somente pode iniciar o segmento final de uma aproximação por instrumentos para um aeródromo se a última informação meteorológica emitida pelo órgão citado em (a)(1) desta seção indicar que as condições atmosféricas do aeródromo estão nos mínimos ou acima dos mínimos para aproximação IFR aprovados para ele.
- (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;
 - (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.

(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 ($\frac{1}{2}$ milha), respectivamente, mas sem exceder os tetos e mínimos para o aeródromo quando utilizado como aeródromo de alternativa.

(e) Somente é permitido decolar uma aeronave de um aeródromo em voo IFR onde as condições meteorológicas estejam nos mínimos ou acima dos mínimos para decolagem, mas abaixo dos mínimos autorizados para pouso, se existir um aeródromo de alternativa:

(1) a menos de 1 hora de voo do aeródromo de decolagem (considerando velocidade normal de cruzeiro, com ar calmo); e

(2) para aviões multimotores a uma distância que não exceda o equivalente a uma hora de tempo de voo, a uma velocidade de cruzeiro, com um motor inoperante.

(f) Exceto se operando sob créditos concedidos segundo a seção 91.1717 deste Regulamento, se forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, um piloto não pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas segundo o parágrafo (a)(1) desta seção estiverem abaixo desses mínimos.

(g) Se não forem especificados mínimos para decolagem de um determinado aeródromo, o piloto não pode decolar IFR desse aeródromo quando as condições meteorológicas reportadas segundo o parágrafo (a)(1) desta seção estiverem abaixo dos mínimos gerais para IFR estabelecidos pelo DECEA.

91.1041 Voos de avaliação operacional e testes de validação

(a) O administrador de programa somente pode permitir a operação de uma aeronave, que não um avião com motor a reação, para a qual os requisitos de certificação de tipo requerem 2 pilotos para operação VFR e que não tenha sido previamente operada por este administrador segundo esta Subparte, se tiver realizado ao menos 25 horas de voo de avaliação operacional com esse modelo de aeronave, ou aeronave de projeto similar, de forma aceitável pela ANAC, incluindo:

(1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados;

(2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, sob condições de voo por instrumento simuladas ou reais, se voos IFR forem autorizados; e

(3) aproximações em um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC.

(b) O administrador de programa somente pode permitir a operação de um avião com motor a reação se tiver realizado ao menos 25 horas de voo de avaliação operacional com um avião com motor a reação de forma aceitável pela ANAC, incluindo:

(1) cinco horas de voo noturno, se voos noturnos forem autorizados;

(2) cinco procedimentos de aproximação por instrumentos, sob condições de voo por instrumento simuladas ou reais, se voos IFR forem autorizados; e

(3) aproximações em um número representativo de aeródromos, como determinado pela ANAC.

(c) O administrador de programa não pode transportar passageiros em uma aeronave durante os voos de avaliação operacional, exceto aqueles necessários à avaliação e aqueles designados pela ANAC para observar a avaliação. No entanto, é autorizado o treinamento de pilotos nesses voos.

(d) Para os propósitos do parágrafo (a) desta seção, uma aeronave não é considerada de projeto similar a outra se:

- (1) ela possuir motores aeronáuticos diferentes, conforme classificação do RBAC nº 01, daqueles com que a aeronave original foi certificada; ou
- (2) existirem alterações na aeronave ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo.
- (e) Testes de validação são exigidos para determinar que o administrador de programa é capaz de conduzir operações em segurança e em conformidade com as normas regulamentares aplicáveis. Testes de validação são exigidos para as seguintes autorizações:
- (1) incorporação de uma aeronave para qual sejam necessários dois pilotos para operações VFR ou um avião a jato, se esta aeronave, ou uma aeronave de mesmo fabricante ou de projeto similar não tenha sido aprovada ou validada em operações sob esta parte;
- (2) operações fora do espaço aéreo brasileiro;
- (3) autorizações de navegação Classe II; e
- (4) desempenho ou autorizações operacionais especiais.
- (f) Testes de validação devem ser realizados por métodos aceitáveis pela ANAC. Voos reais podem não ser exigidos quando o requerente puder demonstrar competência e conformidade com a regulamentação adequada, sem realização do voo.
- (g) Testes de validação e voos de avaliação operacional podem ser realizados simultaneamente quando apropriado.
- (h) A ANAC pode autorizar desvios desta seção se o operador comprovar que as circunstâncias especiais fazem o pleno cumprimento desta seção desnecessário.

91.1043 [Reservado]

91.1045 Requisitos de equipamentos adicionais

Somente é permitido operar uma aeronave do programa se a aeronave estiver equipada com:

- (a) aviões tendo uma configuração aprovada para passageiros com mais de 30 assentos, excluindo qualquer assento para tripulantes, ou uma capacidade de carga paga superior a 3400 kg (7500 libras):
- (1) um gravador de voz na cabine como requerido pela seção 121.359 do RBAC nº 121, como aplicável para aviões especificados naquela seção;
- (2) um gravador de dados de voo como requerido pela seção 121.343 ou 121.344 do RBAC nº 121, como aplicável aos aviões especificados naquela seção;
- (3) um sistema de percepção e alarme de proximidade do solo como requerido pela seção 121.354 do RBAC nº 121, como aplicável aos aviões especificados naquela seção;
- (4) [reservado]; e
- (5) um radar meteorológico de bordo como requerido pela seção 121.357 do RBAC nº 121, como aplicável aos aviões especificados naquela seção;
- (b) aviões tendo uma configuração aprovada para passageiros de 30 assentos ou menos, excluindo qualquer assento para tripulantes, e capacidade de carga paga de 3400 kg (7500 libras) ou menos, e qualquer helicóptero (como aplicável):
- (1) um gravador de voz na cabine como requerido pela seção 135.151 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;
- (2) um gravador de dados de voo como requerido pela seção 135.152 e 135.152a do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;

(3) um sistema de percepção e alarme de proximidade do solo como requerido pela seção 135.154 do RBAC nº 135, como aplicável às aeronaves especificadas naquela seção;

(4) [reservado]; e

(5) como aplicável às aeronaves especificadas nas respectivas seções:

(i) um equipamento de detecção de trovoadas, como requerido pela seção 135.173 do RBAC nº 135; ou

(ii) um radar meteorológico de bordo, como requerido pela seção 135.175 do RBAC nº 135.

91.1047 Programa de educação para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas

(a) Cada administrador de programa deve prover a cada uma das pessoas a ele vinculada desempenhando atividades de risco à segurança operacional (ARSO), em qualquer das funções listadas no parágrafo 120.1(b) do RBAC nº 120, informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas.

(b) Somente é permitido ao administrador de programa utilizar uma pessoa a ele vinculada para desempenhar funções ARSO se ela recebeu informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas.

(c) [Reservado].

(d) Se uma aeronave do programa for operada em um voo do programa em um aeródromo no qual não esteja disponível pessoal de manutenção sujeito aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção e uma manutenção de emergência for necessária, o administrador de programa pode utilizar pessoas que não atendam aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção para prover essa manutenção sob as seguintes condições:

(1) o administrador de programa deve notificar a ANAC em até 10 (dez) dias após a ocorrência; e

(2) a aeronave deve ser reinspecionada pelo pessoal de manutenção que atenda aos requisitos dos parágrafos (a) e (b) desta seção no próximo aeródromo onde tal pessoal de manutenção estiver disponível.

(e) Para os propósitos desta seção, manutenção de emergência significa aquela manutenção que:

(1) não esteja programada; e

(2) se faz necessária por uma condição da aeronave não conhecida antes da decolagem para aquela localização.

(f) Ressalvado o parágrafo (a) desta seção, um programa de educação para a prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas conduzido de acordo com o RBAC nº 120 pode ser utilizado para satisfazer os requisitos expostos nos parágrafos (a) e (b) desta seção.

91.1049 Pessoal

(a) O administrador de programa deve utilizar nas operações do programa e nas aeronaves do programa tripulantes que atendam o disposto na seção 91.1053 deste Regulamento. O administrador de programa deve manter supervisão sobre esses tripulantes.

(b) O administrador de programa deve contratar um número adequado de pilotos por aeronave do programa.

(c) O administrador de programa deve publicar as escalas de serviço dos tripulantes com antecedência suficiente para atender à Lei do Aeronauta e ao RBAC nº 117.

(d) Em uma operação do programa, a tripulação deve consistir de pelo menos dois pilotos habilitados vinculados ao administrador de programa nas seguintes situações:

(1) se a operação requerer dois pilotos segundo as seções 91.5 ou 91.531 deste regulamento;

- (2) se a aeronave tiver uma configuração aprovada para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo os assentos para pilotos;
- (3) em voos IFR com passageiros a bordo, exceto como previsto nos parágrafos (f) e (g) desta seção; ou
- (4) em operações categoria II.
- (e) O administrador de programa deve assegurar-se de que haja pessoal treinado e qualificado em serviço, disponível, para programar ou liberar voos durante as horas em que a aeronave do programa estiver disponível para operações do programa.
- (f) Ressalvado o disposto nos parágrafos (d)(2) e (d)(4) desta seção, e exceto se forem necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave segundo esta Subparte que esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento, sem um segundo em comando, desde que sua utilização esteja autorizada.
- (g) A ANAC pode emitir especificações administrativas autorizando o uso de um sistema de piloto automático em lugar de um piloto segundo em comando, se:
 - (1) o piloto automático for capaz de operar os controles da aeronave para mantê-la em voo e manobrá-la nos três eixos de voo (longitudinal, transversal e vertical); e
 - (2) o administrador de programa demonstrar, de forma satisfatória à ANAC, que a operação utilizando o sistema de piloto automático pode ser conduzida com segurança e em conformidade com este regulamento.

91.1051 Pessoal de administração requerido

- (a) O administrador de programa deve contar com uma estrutura de administração que lhe permita o controle de todos os níveis da organização por meio de pessoas que possuam a formação, a experiência e as qualificações necessárias para garantir a segurança das operações.
- (b) O administrador de programa deve contar, pelo menos, com o seguinte pessoal de administração:
 - (1) um gestor responsável;
 - (2) um diretor ou gerente de operações;
 - (3) um gerente de segurança operacional; e
 - (4) um diretor ou gerente de manutenção.
- (c) Todas as pessoas que exerçam os cargos e funções requeridos pelo parágrafo (b) desta seção devem ser e permanecer qualificadas para exercer suas respectivas funções.
- (d) É vedado ao gerente de segurança operacional o acúmulo de outro cargo listado no parágrafo (b) desta seção.
- (e) A ANAC poderá vedar o acúmulo de quaisquer dos cargos definidos no parágrafo (b) desta seção caso considere que eles não podem ser acumulados em razão do tamanho e/ou da complexidade das operações do administrador de programa.
- (f) O administrador de programa deve informar à ANAC a contratação de uma pessoa para qualquer uma das funções previstas no parágrafo (b) desta seção, antes de sua entrada em exercício na função.
- (g) A entrada em exercício da pessoa contratada não depende de prévia aprovação da ANAC.
- (h) O administrador de programa não pode designar para as funções previstas no parágrafo (b) desta seção uma pessoa que possua comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequados.
- (i) Para fins do disposto no parágrafo anterior, são consideradas pessoas com histórico de conduta ou desempenho inadequados:

(1) uma pessoa que, há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha ocupado uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços de aviação civil ou em um outro administrador de programa, e mediante constatação de irregularidade na área sob responsabilidade dessa pessoa, o provedor de serviço de aviação civil ou administrador de programa tenha sido objeto de:

(i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou

(ii) revogação ou cassação de certificados ou autorizações; ou

(2) uma pessoa que, há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha sofrido sanção administrativa em virtude de infração capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços da aviação civil ou um administrador de programa.

(j) O administrador de programa deve, mediante determinação da ANAC, no prazo de 30 (trinta) dias, extensível pela ANAC por igual período, substituir qualquer pessoa que ocupe uma função prevista no parágrafo (b) desta seção e que possua comprovado histórico de conduta e/ou desempenho inadequados, conforme os critérios do parágrafo (h) desta seção.

(k) Caso ocorra a vacância de algum dos cargos previstos no parágrafo (b) desta seção, o administrador de programa deve comunicar o fato à ANAC em até 5 (cinco) dias corridos, providenciar a substituição em até 60 (sessenta) dias corridos, bem como realizar o gerenciamento de risco relacionado à gestão da mudança.

(l) Gestor responsável.

(1) O gestor responsável é a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do administrador de programa que, independentemente de outras atribuições, possui as seguintes prerrogativas:

(i) deve ser a autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis ao administrador de programa;

(ii) deve decidir sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do administrador de programa; e

(iii) deve ser o responsável por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do administrador de programa.

(2) Independentemente de outras responsabilidades perante a organização, o gestor responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:

(i) assegurar que o SGSO seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização do administrador de programa, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;

(ii) comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;

(iii) estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao administrador de programa;

(iv) assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;

(v) assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;

(vi) conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;

(vii) rever regularmente o desempenho de segurança operacional do administrador de programa, e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;

(viii) assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da organização do administrador de programa;

(ix) assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;

(x) assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;

(xi) assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;

(xii) assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO; e

(xiii) assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação do administrador de programa.

(3) O gestor responsável pode delegar, por escrito, suas atribuições a outras pessoas dentro da organização, desde que mantidas suas responsabilidades.

(4) A designação do gestor responsável deve refletir as prerrogativas e responsabilidades atribuídas a essa função, em conformidade com os atos constitutivos do administrador de programa.

(m) Gerente de segurança operacional.

(1) O gerente de segurança operacional é a pessoa única e identificável na estrutura organizacional do administrador de programa que, independentemente de outras atribuições, possui:

(i) acesso direto ao gestor responsável; e

(ii) acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício de suas responsabilidades.

(2) O gerente de segurança operacional deve:

(i) coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização do administrador de programa, em conformidade com a seção 91.1021 deste Regulamento;

(ii) facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;

(iii) monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;

(iv) formalizar, junto ao gestor responsável, a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;

(v) planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do administrador de programa;

(vi) relatar regularmente ao gestor responsável sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e

(vii) assessorar o gestor responsável no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

(3) O administrador de programa deve designar um gerente de segurança operacional que atenda aos critérios de qualificação estabelecidos pelo administrador de programa para exercício desta função perante a ANAC.

91.1053 Qualificações para piloto

(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando em operações do programa transportando passageiros nas quais seja utilizado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração aprovada para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, se essa pessoa possuir uma licença de piloto de linha aérea na categoria avião, habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, conforme aplicável, todas válidas.

(b) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, o administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR em um voo do programa, se essa pessoa:

(1) possuir pelo menos uma licença de piloto comercial, na categoria apropriada, com habilitação classe ou tipo, conforme aplicável, válida;

(2) tiver pelo menos 500 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 100 horas de voo em navegação, das quais pelo menos 25 tenham sido voadas à noite; e

(3) para avião, possuir habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião.

(c) Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, o administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando IFR, se essa pessoa:

(1) possuir pelo menos uma licença de piloto comercial na categoria apropriada, com habilitação de classe ou tipo, conforme aplicável, válida;

(2) tiver pelo menos 1200 horas de voo como piloto, incluindo um mínimo de 500 horas de voo em navegação, 100 horas de voo noturno e 75 horas de voo por instrumentos real ou simulado das quais pelo menos 50 horas adquiridas em voo real; e

(i) para um avião, possuir habilitação IFR para avião ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria avião; ou

(ii) para helicóptero, possuir habilitação IFR para helicópteros ou uma licença de piloto de linha aérea com habilitação categoria helicóptero.

(d) O parágrafo (b)(3) desta seção não se aplica se:

(1) o avião utilizado for monomotor, com motor convencional;

(2) [reservado];

(3) a área de operações, como especificada na especificação administrativa do administrador de programa, for uma área na qual o meio primário de navegação é a navegação por contato, com auxílios-rádio à navegação distantes entre si, inexistentes ou impróprios para uso de aeronaves voando em baixas altitudes, e onde o meio primário de transporte é pelo ar;

(4) cada voo for conduzido em condições VMC, durante o período diurno;

(5) a distância de cada voo, desde a base do administrador de programa até qualquer destino, não ultrapassar 300 NM, exceto se for possível manter contato-rádio com órgãos ATS ou ATC a cada hora de voo, para fins de acompanhamento da operação; e

(6) o tipo de operação estabelecido por este parágrafo for autorizado na especificação administrativa do administrador de programa.

(e) Ressalvado o estabelecido no parágrafo (b)(2) desta seção, para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações administrativas do administrador de programa autorizarem somente operações em condições VMC durante o período diurno, o piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total de voo como piloto, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno.

(f) Para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações administrativas do administrador de programa autorizarem exclusivamente operações VFR para esses helicópteros, 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.

(g) Exceto como previsto no parágrafo (h) desta seção, o administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto segundo em comando de uma aeronave, se essa pessoa possuir pelo menos uma licença de piloto comercial ou piloto de tripulação múltipla, na categoria apropriada, for qualificada para voo IFR e para a aeronave, e tiver completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o administrador de programa.

(h) O piloto segundo em comando de uma aeronave não necessita possuir habilitação IFR se esta seção não requerer habilitação IFR para o piloto em comando desta aeronave.

91.1055 Limitações operacionais do piloto

É vedado designar uma pessoa como piloto em comando em operações do programa para mais de dois tipos de aeronave que requerem habilitações de tipo diferentes.

91.1057 a 91.1061 [Reservado]

91.1063 Exames e treinamentos: aplicabilidade e termos utilizados

(a) As seções 91.1065 até 91.1107:

(1) estabelecem os exames requeridos para pilotos e comissários de voo e para aprovação de examinadores credenciados em operações segundo esta Subparte;

(2) estabelecem os requisitos para estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado para as tripulações, examinadores, instrutores e pessoal de operações utilizado pelo administrador de programa em operações do programa;

(3) estabelecem os requisitos para a qualificação, aprovação e uso de FSTD e outros dispositivos de treinamento na condução de um programa de treinamento aprovado; e

(4) permitem que o pessoal autorizado de um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) certificado ou validado segundo o RBAC nº 142, ou de um fabricante de aeronaves classe (segundo critérios do RBAC nº 61), de sua própria fabricação, que atenda aos requisitos da seção 91.1075 deste Regulamento, desempenhe as funções de treinamento e exames.

(b) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes N, O e Z do RBAC nº 121 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência de operação da seção 121.434 do RBAC nº 121.

(c) Se autorizado pela ANAC, o administrador de programa pode cumprir os requisitos das seções aplicáveis de treinamento e exames das subpartes G, H e K do RBAC nº 135 em lugar do previsto nas seções 91.1065 até 91.1107 deste Regulamento, exceto quanto aos requisitos experiência operacional da seção 135.244 do RBAC nº 135.

(d) Para os propósitos desta Subparte, aplicam-se os seguintes termos e definições:

(1) treinamento inicial. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que não haja sido qualificado e não tenha trabalhado nessa função em uma aeronave;

(2) treinamento de transição. É o treinamento para uma função requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou na mesma função em outra aeronave;

(3) treinamento de elevação de nível. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou como piloto segundo em comando em um particular tipo de aeronave, antes de começar a trabalhar como piloto em comando nesse tipo de aeronave;

(4) treinamento de diferenças. É o treinamento requerido para um tripulante que foi qualificado e trabalhou em um particular tipo de aeronave antes de começar a trabalhar na mesma função em uma particular variante do mesmo tipo de aeronave, se assim for considerado necessário pela ANAC;

(5) treinamento periódico. É o treinamento requerido para um tripulante para permanecer adequadamente treinado e permanentemente proficiente em cada aeronave, função a bordo e tipo de operação em que o tripulante trabalha;

(6) em voo. As manobras, procedimentos ou funções que devem ser conduzidas em aeronave;

(7) CTAC. Uma organização funcionando de acordo com os requisitos aplicáveis do RBAC nº 142, que provê treinamento e exames sob contrato ou outra forma de acordo para administradores de programa sujeitos a esta Subparte;

(8) treinamento para requalificação. É o treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados, mas que tenham perdido a qualificação por não terem cumprido dentro do período requerido:

(i) os requisitos para treinamento periódico da seção 91.1107;

(ii) os requisitos para exame periódico de piloto da seção 91.1065; ou

(iii) os requisitos de exames para comissários da seção 91.1067;

(9) exame de proficiência:

(i) para pilotos: exame prático realizado em dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) aprovado ou em voo não conduzido segundo esta Subparte; e

(ii) para comissários de voo: exame prático realizado em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) ou em aeronave estática; e

(10) qualificado. Significa que o piloto deve estar com as habilitações de categoria e classe, tipo e operação apropriadas válidas, ter realizado com aproveitamento o programa de treinamento aprovado para as operações aprovadas para o administrador de programa e ter os requisitos de experiência recente atendidos, em uma específica aeronave e função a bordo.

91.1065 Requisitos de exame inicial e periódico para pilotos

(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa como piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em um voo se, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tiver sido aprovado em um exame, oral ou escrito, aplicado por um servidor designado pela ANAC ou por um piloto examinador credenciado, sobre os conhecimentos do piloto nas seguintes áreas:

(1) as apropriadas provisões deste Regulamento e do RBAC nº 61, assim como as especificações administrativas e o manual de operações do administrador de programa;

(2) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o grupo motopropulsor, os principais componentes e sistemas, os principais equipamentos, desempenho e limitações operacionais, procedimentos operacionais normais e de emergência e o conteúdo do manual de voo da aeronave ou equivalente, como aplicável;

(3) para cada tipo de aeronave a ser voada pelo piloto, o método de determinar conformidade com as limitações de peso e balanceamento para operações de decolagem, de pouso e em rota;

(4) navegação e utilização de auxílios à navegação apropriados à operação ou às qualificações do piloto, incluindo, quando aplicável, instalações e procedimentos de aproximação por instrumentos;

(5) procedimentos de controle de tráfego aéreo, incluindo procedimentos IFR quando aplicável;

(6) meteorologia em geral, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas e tesouras de vento e, se apropriado para as operações do administrador de programa, meteorologia de grandes altitudes;

(7) procedimentos de emergência e procedimentos para:

(i) reconhecer e evitar situações atmosféricas severas;

(ii) sair de situações atmosféricas severas em caso de entrada inadvertida, incluindo tesouras de vento em baixa altura (excetuam-se os pilotos de helicóptero que não precisam ser testados em saída de tesouras de vento em baixa altura); e

(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

(8) novos equipamentos, procedimentos ou técnicas, como apropriado.

(b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa como piloto e uma pessoa somente pode trabalhar como piloto em um voo se, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tiver passado em um exame de proficiência aplicado por um servidor designado pela ANAC 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 a 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 servidor designado pela ANAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de proficiência deve incluir recuperação de emergências simuladas, deve incluir navegação e aproximação por instrumentos envolvendo as facilidades de navegação que o piloto está autorizado a utilizar, se o piloto estiver autorizado a operar sob IFR, e 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) [Reservado].

(d) Para os propósitos desta Subparte, 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 servidor designado pela ANAC ou o piloto examinador credenciado certificará a proficiência de cada piloto bem sucedido no exame de conhecimento e no exame de proficiência, lançando os resultados nos registros do piloto.

(f) Partes de um exame de proficiência requerido poderão ser realizadas em um FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento, se aprovado pela ANAC.

(g) Se o administrador de programa obteve uma concessão de créditos segundo a seção 91.1717 deste Regulamento, o exame de proficiência previsto no parágrafo (b) desta seção deve incluir tarefas apropriadas às operações utilizando EVS.

91.1067 Requisitos de exame inicial e periódico para comissários

O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa como comissário e uma pessoa somente pode trabalhar como comissário em um voo se, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, o administrador de programa tiver verificado por apropriado exame inicial ou periódico, aplicado por servidor designado pela ANAC 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:

(a) autoridade do piloto em comando;

(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;

(c) atribuições, funções e responsabilidades dos tripulantes durante amerissagem e evacuação de pessoas que possam necessitar de assistência de uma outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída em uma emergência;

(d) instruções aos passageiros;

(e) localização e operação de extintor portátil e outros itens de equipamentos de emergência;

(f) uso apropriado de equipamentos e controles da cabine;

(g) localização e operação do equipamento de oxigênio para os passageiros;

(h) localização e operação de todas as saídas normais e de emergência, incluindo rampas de evacuação e cordas de escape; e

(i) acomodação em assento de pessoas que podem necessitar de assistência de outra pessoa para mover-se rapidamente para uma saída em uma emergência como previsto pelo manual de operações do administrador de programa.

91.1069 [Reservado]

91.1071 Tripulantes: padrões para aceitação de exames

(a) Se um tripulante precisar realizar um exame requerido por este Regulamento em um determinado mês calendárico e realizar esse exame no mês calendárico anterior ou posterior ao mês previsto, esse tripulante é considerado como tendo realizado o exame no mês calendárico em que era devido.

(b) Se um piloto sendo examinado segundo esta Subparte falhar na execução de qualquer uma das manobras requeridas, a pessoa aplicando o exame pode dar treinamento adicional ao piloto no transcorrer do exame. Além de exigir a repetição da manobra mal sucedida, a pessoa aplicando o exame pode exigir que o piloto sendo examinado repita quaisquer outras manobras que ela considere necessárias para determinar a proficiência do piloto. Se o piloto sendo examinado não puder demonstrar desempenho satisfatório para a pessoa aplicando o exame, o administrador de programa não pode utilizar esse piloto, nem o piloto pode servir como membro de uma tripulação de voo sob esta Subparte, até que consiga completar satisfatoriamente um novo exame, o qual ocorrerá após comprovação de haver recebido nova instrução teórica e/ou prática.

91.1073 Programa de treinamento: geral

(a) O administrador de programa ao qual é requerido possuir um programa de treinamento segundo a seção 91.1097 deste Regulamento deve:

(1) elaborar, obter as apropriadas aprovação inicial e aprovação final, e executar um programa de treinamento de acordo com esta Subparte que assegure que cada tripulante, instrutor de voo, examinador de voo e que cada pessoa que execute ou supervisione diretamente alguma função definida no RBAC nº 175 seja adequadamente treinada para o desempenho de suas atribuições;

(2) obter da ANAC, a aprovação inicial e aprovação final do programa de treinamento, antes de sua implementação;

(3) proporcionar instalações e recursos adequados de treinamento no solo e em voo e instrutores de solo apropriadamente qualificados para os treinamentos requeridos por esta Subparte;

(4) para cada tipo de aeronave utilizada 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

(5) dispor de número suficiente de instrutores de voo, examinadores de voo e instrutores de FSTD para conduzir os referidos treinamentos, exames em voo e cursos de FSTD permitidos por esta Subparte.

(b) Se um tripulante tiver que completar um treinamento periódico requerido por esta Subparte em um determinado mês calendário e o terminar no mês calendário anterior ou posterior ao mês previsto, a ANAC considerará que o treinamento foi completado no mês em que era devido.

(1) Um tripulante pode executar suas funções durante o período de carência de 1 mês calendário após o final do mês calendário em que o treinamento periódico for devido.

(c) Cada instrutor ou examinador, que seja responsável por um particular assunto de treinamento de solo, segmento de treinamento em voo, em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, ou exame segundo esta Subparte, 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 for feita por meio 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.

(d) Assuntos aplicáveis a mais de uma aeronave ou mais de uma função a bordo que tenham sido satisfatoriamente completados durante treinamentos previamente feitos pelo administrador de programa para outra aeronave ou outra função a bordo não precisam ser repetidos durante treinamentos subsequentes que não sejam treinamentos periódicos.

(e) FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC podem ser utilizados no programa de treinamento.

(f) O administrador de programa é responsável pelo estabelecimento de práticas de gerenciamento de tripulações seguras e eficientes para todas as fases de voo das operações do programa, incluindo treinamento de CRM para todos os tripulantes utilizados nessas operações.

(g) [Reservado].

(h) Todos os treinamentos e exames a serem realizados pelo administrador de programa em cumprimento ao programa de treinamento aprovado deverão ser previamente notificados à ANAC, na forma determinada pela ANAC. Treinamentos e exames que forem realizados sem serem previamente notificados à ANAC não serão considerados para o cumprimento do programa de treinamento do administrador de programa.

91.1075 Programa de treinamento: regras especiais

(a) Além do administrador de programa, somente outro administrador de programa, segundo este Regulamento, um CTAC certificado ou validado segundo o RBAC nº 142, um fabricante de aeronaves classe (segundo critérios do RBAC nº 61), de sua própria fabricação, ou um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando segundo o RBAC nº 121 ou 135, é elegível segundo esta Subparte para prover treinamento e exames, sob contrato ou outra forma de acordo, para as pessoas sujeitas aos requisitos desta Subparte.

(b) Um administrador de programa somente pode contratar ou utilizar qualquer outra forma de acordo para obter o serviço de um CTAC certificado ou validado segundo o RBAC nº 142, para prover treinamento e exames requeridos por esta Subparte se esse CTAC:

(1) possuir especificações de treinamento aplicáveis emitidas segundo o RBAC nº 142;

(2) tiver instalações, equipamento de treinamento e material didático para o curso atendendo aos requisitos aplicáveis do RBAC nº 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 91.1089 a 91.1095 deste Regulamento para prover treinamento e exames para as pessoas sujeitas aos requisitos desta Subparte.

91.1077 Programa de treinamento e revisões: aprovação inicial e final

(a) Para obter aprovação inicial e aprovação final de um programa de treinamento ou de uma revisão de um programa aprovado, o administrador de programa deve submeter à ANAC:

(1) um resumo do currículo proposto ou revisado, provendo suficiente informação para uma avaliação preliminar do programa ou da revisão proposta; e

(2) informações adicionais que a ANAC considere relevantes.

(b) Se o programa de treinamento ou a revisão proposta atender a esta Subparte, a ANAC concederá, por escrito, uma aprovação inicial. Exceto se estabelecido de outra forma pela ANAC, o administrador de programa somente poderá iniciar a condução do treinamento após a obtenção da aprovação inicial. Após uma avaliação da eficiência do programa, a ANAC informará ao administrador de programa das deficiências, se houver, que devem ser corrigidas.

(c) A ANAC concederá a aprovação final do programa ou revisão proposta se o administrador de programa demonstrar que o treinamento, conduzido conforme o programa aprovado segundo o parágrafo (b) desta seção, garante que cada pessoa que o completar satisfatoriamente está adequadamente treinada para desempenhar suas atribuições.

(d) Sempre que a ANAC considerar que, para manter a adequabilidade de um programa de treinamento já com aprovação final são necessárias revisões no programa, o administrador de programa deve, após ser notificado pela ANAC, fazer todas as modificações consideradas necessárias. Dentro do prazo de 30 dias após receber a notificação da ANAC, o administrador de programa pode submeter pedido de reconsideração e, nesse caso, a entrada em vigor das modificações ficará pendente de decisão final da ANAC. No entanto, se a ANAC considerar que existe uma emergência requerendo ação urgente no interesse da segurança, ela pode determinar uma revisão com efetividade imediata.

91.1079 Programa de treinamento: currículo

(a) O administrador de programa deve preparar e manter atualizado um currículo escrito do programa de treinamento para cada tipo de aeronave e para cada espécie de tripulante requerido pelo tipo. O currículo deve incluir os treinamentos de solo e de voo requeridos por esta Subparte.

(b) Cada currículo do programa de treinamento deve conter o seguinte:

(1) uma lista dos principais assuntos de treinamento de solo, incluindo assuntos de emergências, que serão ministrados;

(2) uma lista de todos os dispositivos de treinamento, “mockups”, treinadores de sistemas, treinadores de procedimentos e outros auxílios de instrução a serem utilizados no treinamento; e

(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, FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC durante o treinamento e exames de voo.

91.1081 Requisitos para treinamento de tripulantes

(a) O administrador de programa deve incluir em seus programas de treinamento, conforme apropriado a cada particular tipo de tripulante, os seguintes treinamentos de solo inicial e de transição:

(1) doutrinação básico de solo para pessoas recém vinculadas ao administrador de programa, incluindo instrução de, pelo menos, o seguinte:

- (i) atribuições e responsabilidades do tripulante, conforme aplicável;
 - (ii) as apropriadas provisões deste Regulamento;
 - (iii) conteúdo das especificações administrativas do administrador de programa (não aplicável a comissários de voo);
 - (iv) apropriadas partes do manual de operações do administrador de programa;
 - (v) para comissários de voo, noções básicas sobre aeronaves e teoria do voo;
 - (vi) o SGSO;
 - (vii) segurança da aviação civil (AVSEC); e
 - (viii) fatores humanos e CRM;
- (2) o treinamento inicial e de transição no solo previsto nas seções 91.1101 e 91.1105 deste Regulamento, como aplicável; e
- (3) o treinamento de emergências previsto na seção 91.1083 deste Regulamento.
- (b) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento de voo inicial e de transição previsto na seção 91.1103 deste Regulamento, como aplicável.
- (c) Cada programa de treinamento deve prover o treinamento periódico de voo e de solo previsto na seção 91.1107 deste Regulamento.
- (d) Pode ser incluído no programa de treinamento o treinamento de elevação de nível previsto nas seções 91.1101 e 91.1103 deste Regulamento, para um particular tipo de aeronave, visando promover tripulantes que foram qualificados e trabalham como pilotos segundo em comando no referido tipo de aeronave.
- (e) Em adição ao treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e periódico, cada programa de treinamento deve prover treinamento de solo e de voo, instrução e prática necessários para assegurar que cada tripulante:
- (1) permaneça adequadamente treinado e permanentemente proficiente para cada função a bordo, tipo de aeronave e espécie de operação em que o tripulante trabalha; e
 - (2) qualifique-se em novos equipamentos, instalações, procedimentos e técnicas, incluindo alterações nas aeronaves.

91.1082 Treinamento em gerenciamento de recursos de equipes (CRM)

- (a) O administrador de programa deve estabelecer e manter aprovado um programa de treinamento em gerenciamento de recursos de equipes (CRM) que inclua treinamento inicial e periódico. O programa de treinamento deve incluir instrução em, pelo menos:
- (1) liderança e habilidades gerenciais do piloto em comando;
 - (2) processos de comunicação, decisão e coordenação, incluindo comunicação com os órgãos de controle de tráfego aéreo, com pessoal que desempenha atividades de localização de voo e outras atividades operacionais e com passageiros;
 - (3) formação e manutenção de equipes;
 - (4) gerenciamento do tempo e da carga de trabalho;
 - (5) estratégias de gerenciamento dos erros e das ameaças;
 - (6) monitoramento e automação;
 - (7) manutenção da consciência situacional;
 - (8) efeitos da fadiga no desempenho, estratégias de prevenção e mitigação;

- (9) efeitos do estresse e estratégias de redução do estresse;
 - (10) efeitos do uso de álcool e outras drogas no desempenho; e
 - (11) treinamento em julgamento e tomada de decisões adaptado ao ambiente da aviação e às operações do administrador de programa.
- (b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa como membro da tripulação de voo se essa pessoa tiver completado o treinamento em gerenciamento de recursos de equipes, inicial e, a cada 24 meses, periódico, conforme o programa de treinamento aprovado do administrador de programa.
- (c) Treinamentos em gerenciamento de recursos de equipes realizados antes da aprovação do programa de treinamento estabelecido conforme o parágrafo (a) desta seção podem ser utilizados para cumprimento total ou parcial do treinamento requerido pelo parágrafo (b) desta seção, na medida em que se demonstre equivalência entre o currículo ministrado (ou parte dele) e o currículo mínimo requerido pelo parágrafo (a) desta seção.
- (d) Para conceder os créditos, conforme estabelecido no parágrafo (c) desta seção, a ANAC considera os auxílios de instrução, dispositivos de treinamento, métodos e procedimentos para abordar os conteúdos de CRM, que tenham sido previamente utilizados pelo administrador de programa e incluídos em seu programa de treinamento requerido pelas seções 91.1097, 91.1101, 91.1105 ou norma específica da ANAC.
- (e) O administrador de programa deve desenvolver uma sistemática contínua de avaliação e validação dos seus programas de treinamento de CRM, de modo a verificar se os objetivos propostos estão sendo alcançados.
- (f) Para os propósitos desta seção, um facilitador de CRM é um instrutor que é qualificado para ministrar cursos de CRM.
- (1) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode servir como facilitador de CRM em um programa de treinamento estabelecido segundo esta Subparte se, dentro dos últimos 24 meses precedentes, essa pessoa tenha passado por um programa de capacitação em CRM.
- (g) O programa de capacitação em CRM requerido pelo parágrafo (f)(1) desta seção deve incluir instrução em, pelo menos, filosofia, conhecimento, técnicas e habilidades do CRM.

91.1083 Treinamento de emergências para tripulantes

- (a) Cada programa de treinamento deve prover treinamento de emergências de acordo com esta seção, para cada tipo, modelo e configuração de aeronave, cada tripulante e cada espécie de operação conduzida, conforme adequado para cada tripulante e para o administrador de programa.
- (b) O treinamento de emergências deve ser anual e deve prover o seguinte:
- (1) instruções sobre procedimentos e atribuições em emergências, incluindo coordenação da tripulação;
 - (2) instrução individual sobre localização, funcionamento e operação dos equipamentos de emergência, incluindo:
 - (i) equipamentos utilizados em pouso na água e em evacuação de emergência;
 - (ii) equipamentos de primeiros socorros e sua apropriada utilização; e
 - (iii) extintores de incêndio portáteis, com ênfase no tipo de agente extintor a ser utilizado nas diferentes classes de fogo;
 - (3) instruções sobre procedimentos em situação de emergência, incluindo:
 - (i) descompressão rápida;
 - (ii) fogo a bordo em voo e no solo e procedimentos de controle de fumaça, com ênfase no equipamento elétrico e correspondentes disjuntores localizados no interior da aeronave;

- (iii) pouso na água e evacuação;
 - (iv) enfermidades, contusões ou outras situações anormais envolvendo passageiros ou tripulantes; e
 - (v) interferência ilícita e outras situações não usuais; e
- (4) revisão e estudo de acidentes e incidentes previamente ocorridos com o administrador de programa, envolvendo situações reais de emergência.
- (c) Cada tripulante deve executar pelo menos os seguintes exercícios de emergência, utilizando os adequados procedimentos e equipamentos de emergência, exceto se a ANAC considerar que, para um particular exercício, o tripulante possa ser adequadamente treinado por uma demonstração do exercício:
- (1) pouso na água, se aplicável;
 - (2) evacuação em emergência;
 - (3) extinção de fogo e controle de fumaça;
 - (4) operação e uso das saídas de emergência, incluindo abertura e uso das escorregadeiras de evacuação, se aplicável;
 - (5) uso do oxigênio para tripulantes e passageiros;
 - (6) remoção e enchimento dos botes salva-vidas da aeronave, uso de cordas de salvamento e embarque de passageiros e tripulantes nos botes, se aplicável; e
 - (7) colocação e inflagem dos coletes salva-vidas e uso de outros equipamentos de flutuação, se aplicável.
- (d) Tripulantes que voam em operações acima de 25.000 pés de altitude devem receber instruções sobre:
- (1) problemas respiratórios;
 - (2) hipóxia;
 - (3) duração da consciência, em altitude, sem oxigênio suplementar;
 - (4) expansão dos gases;
 - (5) formação de bolhas gasosas no sangue; e
 - (6) fenômeno físico e incidentes da descompressão.

91.1085 Treinamento em artigos perigosos

(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode desempenhar tarefas e responsabilidades sobre o manuseio e o transporte de artigos perigosos se essa pessoa tiver recebido treinamento para reconhecer, manusear ou recusar o transporte de artigos perigosos.

91.1087 Aprovação de FSTD e outros dispositivos de treinamento

(a) Cursos de treinamento utilizando FSTD e outros dispositivos de treinamento podem ser incluídos no programa de treinamento do administrador de programa, desde que aprovados pela ANAC.

(b) Cada FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento a ser utilizado em um curso de treinamento ou em exame requerido por esta Subparte deve:

- (1) ser especificamente aprovado para:
 - (i) o administrador de programa; e

- (ii) a particular manobra, procedimento e função de tripulante envolvida;
- (2) manter o desempenho funcional e outras características que são requeridas para aprovação;
- (3) adicionalmente, no caso de simulador de voo (FFS):
 - (i) ser aprovado para o tipo de aeronave e, se aplicável, para a particular variação do tipo na qual o treinamento ou exame será conduzido;
 - (ii) ser 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;
- (4) antes do início de cada dia de trabalho, ser submetido a um pré-voo funcional; e
- (5) possuir um livro para o registro diário de utilização e de discrepâncias observadas; este livro deve ser preenchido pelos instrutores ou examinadores ao fim de cada sessão de treinamento ou de exame.
- (c) Um particular FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC pode ser utilizado por mais de um administrador de programa ou detentor de certificado segundo o RBAC nº 135.
- (d) Na concessão de aprovação inicial e aprovação final de um programa de treinamento (ou de suas revisões) a ANAC leva em consideração o FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, e os procedimentos e métodos listados no currículo administrador de programa requerido pela seção 91.1079 deste Regulamento.
- (e) Para que um FSTD possa ser utilizado em lugar de uma aeronave para satisfazer aos requisitos de treinamento em voo desta Subparte, ele deve:
 - (1) ser qualificado ou validado, e aprovado de acordo com esta seção e atender aos requisitos estabelecidos pelo Apêndice H do RBAC nº 121 ou disposições que venham a substituí-lo; e
 - (2) ser utilizado como parte de um programa aprovado que atenda aos requisitos de treinamento da seção 91.1103 deste Regulamento e do Apêndice H do RBAC nº 121.

91.1089 Qualificações: examinador credenciado em aeronave e em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC

- (a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1093 deste Regulamento:
 - (1) examinador em aeronave é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo em aeronave, em FSTD e/ou em outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC para um particular tipo de aeronave;
 - (2) examinador em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC é uma pessoa qualificada para conduzir exames em voo, mas somente em um FSTD e/ou em um outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC para um particular tipo de aeronave; e
 - (3) examinador em aeronave e examinador em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC são examinadores que desempenham as funções descritas nos parágrafos 91.1073(a)(4) e (c) deste Regulamento.
- (b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como examinador em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta Subparte se, para um particular tipo de aeronave envolvido, essa pessoa:
 - (1) possuir uma licença de piloto e as habilitações requeridas para um piloto em comando em operações segundo esta Subparte;

- (2) tiver completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte;
 - (3) tiver completado satisfatoriamente os adequados exames de proficiência requeridos para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte;
 - (4) tiver completado satisfatoriamente os aplicáveis requisitos de treinamento requeridos pela seção 91.1093 deste Regulamento;
 - (5) possuir um CMA válido e adequado para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte; e
 - (6) tiver sido aprovado pela ANAC como examinador em aeronave.
- (c) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como examinador em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC em um programa de treinamento estabelecido segundo esta Subparte, se essa pessoa, em relação ao tipo de aeronave envolvida, atender às provisões de parágrafo (b) desta seção, ou se essa pessoa:
- (1) possuir a licença e as habilitações requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte, exceto quanto ao CMA;
 - (2) tiver completado satisfatoriamente as fases de treinamento para a aeronave que são requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo esta Subparte;
 - (3) tiver completado com aproveitamento os exames de proficiência, que são requeridos para servir como piloto em comando em operações segundo esta Subparte;
 - (4) tiver completado com aproveitamento os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 91.1093 deste Regulamento; e
 - (5) tiver sido aprovado pela ANAC como examinador em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.
- (d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4) desta seção, como aplicáveis, deve ser anotado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo administrador de programa.
- (e) O examinador que não possuir um CMA apropriado pode trabalhar como examinador em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, mas não pode servir como membro de tripulação de voo em operações segundo esta Subparte.
- (f) Um examinador credenciado em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC deve realizar o seguinte:
- (1) voar ao menos 2 segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria de aeronave envolvida dentro dos 12 meses precedendo a execução de qualquer serviço de examinador em um FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC; ou
 - (2) completar satisfatoriamente um programa aprovado de observação em rota dentro do período estabelecido pelo programa e que deve preceder o desempenho de qualquer serviço de examinador em um FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.
- (g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual eles eram devidos.

91.1091 Qualificações: instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC

(a) Para os propósitos desta seção e da seção 91.1095:

- (1) instrutor de voo em aeronave é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em aeronave, em FSTD e/ou em outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave;

(2) instrutor de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC é uma pessoa que é qualificada para dar instrução em um FSTD e/ou em um outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC para um particular tipo, classe ou categoria de aeronave; e

(3) instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC são instrutores que desempenham as funções descritas nos parágrafos 91.1073(a)(4) e (c) deste Regulamento.

(b) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode servir como instrutor de voo em aeronave em um programa de treinamento estabelecido segundo esta Subparte se, em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvido, esta pessoa:

(1) possuir a licença habilitações requeridas para servir como piloto em comando em operações segundo esta Subparte ou segundo os RBAC nº 121 ou 135;

(2) tiver completado satisfatoriamente as fases do treinamento para a aeronave que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte;

(3) tiver completado satisfatoriamente os exames de proficiência que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte;

(4) tiver completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 91.1095 deste Regulamento; e

(5) possuir um CMA válido e adequado para trabalhar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte.

(c) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode atuar como instrutor de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC em um programa de treinamento estabelecido segundo esta Subparte, se essa pessoa atender às provisões do parágrafo (b) desta seção em relação ao tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida, ou se essa pessoa:

(1) possuir a licença e as habilitações, exceto CMA, requeridos para atuar como piloto em comando sob esta Subparte ou sob os RBAC nº 121 ou 135;

(2) tiver completado satisfatoriamente as fases de treinamento para a aeronave que são requeridas para atuar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte;

(3) tiver completado satisfatoriamente os exames de proficiência que são requeridos para atuar como piloto em comando em operações segundo esta Subparte; e

(4) tiver completado satisfatoriamente os requisitos de treinamento aplicáveis da seção 91.1095 deste Regulamento.

(d) O atendimento aos requisitos dos parágrafos (b)(2), (3) e (4) ou (c)(2), (3) e (4) desta seção, como aplicáveis, deve ser anotado nos registros de treinamento individuais mantidos pelo administrador de programa.

(e) Uma pessoa que não possua um CMA não pode atuar como instrutor de voo em uma aeronave nem pode atuar como membro da tripulação de voo em operações segundo esta Subparte.

(f) Um instrutor de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC deve realizar o seguinte:

(1) voar pelo menos dois segmentos de voo como tripulante requerido para o tipo, classe ou categoria da aeronave envolvida dentro do período de 12 meses precedendo a execução de qualquer atividade de instrutor de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC; ou

(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 de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela

ANAC.

(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação em rota requeridos pelo parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se completados no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual eles eram devidos.

91.1093 Treinamento inicial, de transição e exames: examinador em aeronave e examinador em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC

(a) Um administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode servir como examinador credenciado se:

(1) essa pessoa tiver completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para examinador; e

(2) dentro dos 24 meses calendários precedentes, esta pessoa tiver conduzido satisfatoriamente um exame de proficiência sob observação de um servidor designado pela ANAC ou de um examinador credenciado vinculado ao administrador de programa. O exame sob observação pode ser realizado em parte ou no todo ou em parte em aeronave ou em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.

(b) O exame sob observação requerido pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerado como tendo sido completado no mês requerido se completado no mês calendário anterior ou posterior ao mês calendário no qual ele era devido.

(c) O treinamento de solo inicial para um piloto examinador deve incluir o seguinte:

(1) atribuições, responsabilidades e funções de um piloto examinador;

(2) as aplicáveis provisões deste Regulamento, dos regulamentos aeronáuticos e das políticas e procedimentos do administrador de programa;

(3) os apropriados métodos, procedimentos e técnicas para conduzir os exames requeridos;

(4) avaliação adequada do desempenho de um piloto, incluindo a identificação de:

(i) treinamento inadequado ou insuficiente; e

(ii) características pessoais de um requerente que possam afetar adversamente a segurança;

(5) as ações corretivas apropriadas no caso de exames insatisfatórios; e

(6) métodos, procedimentos e limitações aprovadas para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave.

(d) O treinamento de solo de transição para um piloto examinador deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para executar os procedimentos requeridos normais, anormais e de emergência aplicáveis à aeronave para a qual o piloto examinador está em transição.

(e) O treinamento de voo inicial e de transição para um examinador em aeronaves deve incluir o seguinte:

(1) as medidas de segurança para situações de emergência que possam ocorrer durante um exame;

(2) os resultados potenciais de medidas de segurança não tomadas, tomadas fora de tempo ou impróprias;

(3) treinamento e prática na condução de exames em voo a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo de pilotos requeridos por esta Subparte; e

(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para piloto, para situações de emergência que possam se desenvolver durante o exame.

(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos em aeronave, em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, como apropriado.

(g) O treinamento de voo inicial e de transição para examinador em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC deve incluir o seguinte:

(1) treinamento e prática na condução de exames em voo, realizando os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos, visando assegurar competência na condução de exames em voo requeridos por esta Subparte. Este treinamento e prática deve ser realizado no FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC; e

(2) treinamento na operação do FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, para assegurar competência na condução dos exames em voo requeridos por esta Subparte.

91.1095 Treinamento inicial, de transição e exame: instrutor de voo em aeronave e instrutor de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC

(a) Um administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode atuar como instrutor de voo se:

(1) essa pessoa tiver completado satisfatoriamente o treinamento inicial ou de transição para instrutor de voo; e

(2) dentro dos 24 meses de calendário precedentes, esta pessoa tiver conduzido satisfatoriamente instrução sob a observação de um servidor designado pela ANAC ou de um examinador credenciado vinculado ao administrador de programa. A instrução sob observação pode ser realizada em parte ou no todo em aeronave ou em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.

(b) A instrução sob observação requerida pelo parágrafo (a)(2) desta seção é considerada como tendo sido completada no mês requerido se completada no mês calendárico anterior ou no mês calendárico posterior ao mês em que é devido.

(c) O treinamento de solo inicial para instrutores de voo deve incluir o seguinte:

(1) atribuições, funções e responsabilidades do instrutor de voo;

(2) os regulamentos e normas aplicáveis e as políticas e procedimentos do administrador de programa;

(3) métodos, procedimentos e técnicas aplicáveis na condução da instrução de voo;

(4) avaliação apropriada do desempenho do aluno, incluindo a identificação de:

(i) treinamento impróprio e insuficiente; e

(ii) características pessoais de um candidato que possam afetar adversamente a segurança;

(5) as ações corretivas no caso de progresso insatisfatório do treinamento;

(6) os métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos na aeronave; e

(7) exceto para detentores de habilitação de instrutor de voo:

(i) os princípios fundamentais do processo de ensino-aprendizado;

(ii) métodos e procedimentos de ensino; e

(iii) o relacionamento instrutor-aluno.

(d) O treinamento de solo de transição para instrutores de voo deve incluir métodos, procedimentos e limitações aprovados para desempenhar os procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos aplicáveis para o tipo, classe ou categoria da aeronave para a qual o instrutor de voo está em transição.

(e) O treinamento de voo inicial e de transição para instrutores de voo em aeronaves deve incluir o seguinte:

(1) as medidas de segurança para situações de emergências que possam desenvolver-se durante a instrução;

(2) os resultados potenciais de medidas de segurança impróprias ou inoportunas tomadas durante a instrução;

(3) treinamento e prática, a partir dos assentos de pilotagem esquerdo e direito, das manobras normais, anormais e de emergência requeridas, visando assegurar competência na condução da instrução em voo requerida por esta Subparte; e

(4) as medidas de segurança a serem tomadas, de qualquer dos dois assentos para piloto, para situações de emergência que possam se desenvolver durante a instrução.

(f) Os requisitos do parágrafo (e) desta seção podem ser atendidos em aeronave, em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, como apropriado.

(g) O treinamento de voo inicial e de transição para um instrutor de voo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC deve incluir o seguinte:

(1) treinamento e prática nos procedimentos normais, anormais e de emergência requeridos para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por esta Subparte. Estas manobras e procedimentos devem ser realizados em parte ou no todo em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC; e

(2) treinamento na operação do FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, para garantir competência na condução da instrução de voo requerida por esta Subparte.

91.1097 Programa de treinamento: pilotos e comissários de voo

(a) O administrador de programa deve estabelecer e manter um programa aprovado de treinamento de piloto e o administrador de programa que utilize comissários deve estabelecer e manter um programa de treinamento aprovado de comissário, que sejam apropriados para as operações em que cada piloto e cada comissário forem envolvidos. Os programas devem garantir que os pilotos e comissários sejam adequadamente treinados para atender aos aplicáveis requisitos de conhecimento e de prática requeridos pelas seções 91.1065 até 91.1071 deste Regulamento.

(b) O administrador de programa, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve incluir nesse programa currículos de treinamento de solo e em voo para:

(1) treinamento inicial;

(2) treinamento de transição;

(3) treinamento de elevação de nível;

(4) treinamento de diferenças;

(5) treinamentos periódicos;

(c) O administrador de programa, para o qual é requerido um programa de treinamento pelo parágrafo (a) desta seção, deve prover materiais de estudo, apropriados e atualizados, para utilização de cada piloto e cada comissário.

(d) O administrador de programa deve fornecer cópias dos programas de treinamento de pilotos e de comissários, assim como de suas modificações e acréscimos, à ANAC. Se o administrador de programa usar instalações de treinamento de outras pessoas, uma cópia dos

programas de treinamento, ou partes apropriadas dos mesmos, utilizadas nestas instalações, deve também ser fornecida. Publicações da ANAC utilizadas nos currículos podem ser apenas referenciadas na cópia do programa de treinamento a ser fornecida à ANAC, não havendo necessidade de anexar cópias dessas publicações.

91.1099 Requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes

(a) O administrador de programa somente pode utilizar uma pessoa e uma pessoa somente pode trabalhar como tripulante em operação segundo esta subparte se esse tripulante tiver 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.

91.1101 Piloto: treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível

(a) O treinamento de solo inicial, de transição e de elevação de nível para pilotos deve incluir instrução em pelo menos o seguinte, como aplicável às suas atribuições:

(1) assuntos gerais:

(i) procedimentos do administrador de programa para liberação e localização de voos;

(ii) princípios e métodos para determinar peso e balanceamento e limitações de pista para decolagem e pouso;

(iii) conhecimentos de meteorologia de modo a assegurar conhecimento prático dos fenômenos atmosféricos, incluindo princípios de sistemas frontais, gelo, nevoeiro, trovoadas, tesouras de vento e, se apropriado, meteorologia de grande altitude;

(iv) sistemas de controle de tráfego aéreo, procedimentos e fraseologia;

(v) navegação e uso de auxílios à navegação, incluindo procedimentos de aproximação por instrumentos;

(vi) procedimentos de comunicações normais e de emergência;

(vii) familiarização com referências visuais antes e durante a descida abaixo da altitude de decisão ou da altitude mínima de descida em aproximação por instrumento;

(viii) ETOPS, se aplicável;

(ix) [reservado]; e

(x) outras instruções necessárias para assegurar a competência do piloto;

(2) para cada tipo de aeronave:

(i) descrição geral;

(ii) características de desempenho;

(iii) sistema motopropulsor;

(iv) componentes principais;

(v) sistemas principais da aeronave (controles de voo, elétrico, hidráulico, etc.), outros sistemas se aplicável, princípios de operação normal, anormal e de emergência e procedimentos e limitações apropriadas;

(vi) conhecimentos e procedimentos para:

(A) reconhecer e evitar condições atmosféricas severas;

(B) livrar-se de condições atmosféricas severas, no caso de elas serem encontradas inadvertidamente, incluindo, para aviões, tesouras de vento em baixa altitude;

(C) operar dentro ou perto de tempestades (incluindo melhor altitude de penetração), ar turbulento (inclusive turbulência de céu claro), gelo, granizo e outras condições meteorológicas potencialmente perigosas; e

(D) operar aviões durante condições de gelo no solo (ou seja, a qualquer tempo em que as condições sejam tais que geada, gelo ou neve podem razoavelmente ser esperadas aderirem ao avião), se o administrador de programa pretende autorizar decolagens em condições de gelo no solo, incluindo:

(1) o uso de tempo de atuação quando usando fluido descongelante / anticongelante;

(2) procedimentos de degelo/antigelo para o avião, incluindo responsabilidades e procedimentos para inspeções e verificações;

(3) comunicações;

(4) contaminação da superfície da aeronave (i.e., aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de área crítica, conhecimento de como a contaminação afeta adversamente o desempenho da aeronave e as características de voo;

(5) tipo e características de fluidos descongelantes/anticongelantes, se utilizados pelo administrador de programa;

(6) procedimentos de inspeções pré-voo para condições de baixas temperaturas; e

(7) técnicas para reconhecimento de contaminação no avião;

(vii) limitações operacionais;

(viii) controle de cruzeiro e de consumo de combustível;

(ix) planejamento de voo;

(x) cada procedimento normal e de emergência; e

(xi) o manual de voo da aeronave ou equivalente.

(b) O treinamento de solo de transição e de elevação de nível para pilotos pode ser reduzido de acordo com o parágrafo 91.1073(d) deste Regulamento.

91.1103 Pilotos: treinamento em voo inicial, de transição, de elevação de nível e de diferenças

(a) O treinamento em voo inicial, de transição, de elevação de nível e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.

(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em voo, exceto quanto a manobras e procedimentos que possam ser realizados em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, conforme autorizado por esta Subparte.

(c) Se o programa de treinamento aprovado do administrador de programa incluir um curso de treinamento utilizando um FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, cada piloto deve completar satisfatoriamente:

(1) treinamento e prática no FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC pelo menos das manobras e procedimentos que esta Subparte permite serem executadas em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC; e

(2) um exame na aeronave, FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC para o nível de proficiência de piloto em comando ou piloto segundo em comando, como aplicável, pelo menos nas manobras e procedimentos que podem ser realizadas em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC.

(d) Um administrador de programa pode optar por um programa de treinamento inicial, de transição, de elevação de nível e de diferenças para pilotos, realizado basicamente em FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC, 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 FSTD e/ou outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC conduzido por um servidor designado pela ANAC ou um piloto examinador credenciado;
- (3) se o treinamento for conduzido em um simulador de voo 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 parágrafo não se aplica para exames conduzidos em simulador de voo nível D; e
- (4) se o treinamento for conduzido em simulador de voo nível B, além do previsto no parágrafo (d)(3) desta seção, devem ser realizadas em aeronaves todas as manobras previstas e que não possam ser conduzidas no simulador de voo nível B. O exame previsto no parágrafo 91.1065(b) deste Regulamento deve ser complementado em aeronave a fim de englobar as manobras especificadas neste parágrafo.
- (e) Após completar o treinamento em voo e ser submetido ao exame previsto no parágrafo 91.1065(b) deste Regulamento, o piloto receberá o certificado de habilitação técnica no tipo do equipamento.

91.1105 Treinamento de solo inicial e de transição: comissários

- (a) O treinamento de solo inicial e de transição para comissários de voo deve incluir instrução sobre, pelo menos, os seguintes assuntos:
 - (1) assuntos gerais:
 - (i) a autoridade do piloto em comando; e
 - (ii) orientação e controle dos passageiros, incluindo prestação de assistência adequada a PNAE e procedimentos a serem seguidos no caso de pessoas desordeiras ou pessoas cuja conduta possa prejudicar a segurança; e
 - (2) para cada tipo de aeronave:
 - (i) descrição geral da aeronave, enfatizando as características físicas que podem servir como orientação em pousos na água, evacuações e outras emergências em voo, incluindo os deveres associados;
 - (ii) o uso do sistema de avisos aos passageiros e de intercomunicação dos tripulantes, incluindo os procedimentos de emergência no caso de tentativa de sequestro e outras situações não usuais;
 - (iii) conhecimento, localização e operação dos equipamentos e sistemas de segurança de voo e de emergência; e
 - (iv) uso adequado dos equipamentos de “galley” e dos controles dos sistemas de condicionamento e de ventilação da cabine.
- (b) O treinamento de transição para comissários pode ser reduzido de acordo com o parágrafo 91.1073(d) deste Regulamento.

91.1107 Treinamentos periódicos

- (a) Cada administrador de programa deve assegurar-se de que cada tripulante receba treinamento periódico, esteja adequadamente treinado e mantenha sua proficiência com respeito ao tipo de aeronave. O treinamento periódico deve ser anual.
- (b) O treinamento de solo periódico para tripulantes deve incluir, pelo menos, o seguinte:
 - (1) uma avaliação oral, ou escrita, para determinar o conhecimento do tripulante sobre a aeronave e sobre a função a bordo envolvida; e
 - (2) as instruções necessárias sobre os assuntos requeridos para treinamento inicial de solo inicial por esta Subparte, como apropriado, incluindo treinamento de tesouras de vento de baixa altitude e treinamento em operações no solo durante condições de gelo, como estabelecido nas seções 91.1097 e 91.1101, respectivamente, assim como treinamento de emergências.
- (c) O treinamento periódico de voo para pilotos deve incluir pelo menos o treinamento em aeronave, em FSTD e/ou em outro dispositivo de treinamento aprovado pela ANAC das manobras e procedimentos previstos nesta Subparte, sendo encerrado pela

realização satisfatória do exame requerido pela seção 91.1065 deste Regulamento.

91.1109 Manutenção das aeronaves

O administrador de programa deve manter as aeronaves do programa de acordo com as seções 91.401 a 91.423 deste Regulamento.

91.1111 [Reservado]

91.1113 Conservação de registros

Cada administrador de programa deve conservar (utilizando o sistema especificado no manual requerido pela seção 91.1025 deste Regulamento) os registros especificados no parágrafo 91.417(a) pelos períodos especificados no parágrafo 91.417(b) deste Regulamento.

91.1115 Instrumentos e equipamentos inoperantes

(a) Somente é permitido decolar com uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes instalados se as seguintes condições forem atendidas:

(1) deve existir uma MEL aprovada para a aeronave;

(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 administrativas do administrador de programa e colocados à sua disposição. Uma MEL aprovada como autorizada pelas especificações administrativas constitui uma alteração aprovada ao projeto de tipo de aeronave sem requerer nova certificação;

(3) a MEL aprovada deve:

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

(ii) prover procedimentos para a operação da aeronave com certos instrumentos e equipamentos em condição inoperante;

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

(5) a aeronave deve ser operada de acordo com todas as condições e limitações contidas na MEL e nas especificações administrativas autorizando o seu uso.

(b) Os seguintes instrumentos e equipamentos não podem ser incluídos na MEL:

(1) instrumentos e equipamentos que sejam especificamente ou de qualquer outra maneira requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade segundo os quais a aeronave recebeu certificação de tipo e que sejam essenciais para a operação segura sob todas as condições de operação;

(2) instrumentos e equipamentos que uma diretriz de aeronavegabilidade requeira estarem em condições de funcionamento, exceto se a própria diretriz de aeronavegabilidade der outra orientação; e

(3) os instrumentos e equipamentos requeridos por este Regulamento para operações específicas.

(c) Ressalvado os parágrafos (b)(1) e (b)(3) desta seção, uma aeronave com instrumentos e equipamentos inoperantes pode ser operada segundo uma autorização especial de voo emitida de acordo com as seções 21.197 e 21.199 do RBAC nº 21.

(d) Uma pessoa autorizada a utilizar uma MEL aprovada emitida para uma específica aeronave operando segundo os regulamentos operacionais de operador certificado segundo o RBAC nº 119 deve utilizar essa MEL para cumprir esta seção.” (NR)

“**91.1703**

.....
(b)

.....
(3) a capacidade do operador realizar as operações específicas, que deve estar refletida nos manuais, para o caso de detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 ou de especificações administrativas emitidas segundo a Subparte K deste Regulamento; e

.....
(d) Os detentores de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 ou de especificações administrativas emitidas segundo a Subparte K deste Regulamento devem inserir no seu programa de treinamento inicial e periódico o treinamento referente às qualificações requeridas no parágrafo (b)(2) desta seção e devem prover treinamento a todos os tripulantes de voo, o pessoal de manutenção e os despachantes operacionais de voo (DOV), conforme aplicável, envolvidos nas operações específicas cuja aprovação é solicitada.

.....” (NR)

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

Art. 2º Os requisitos da Subparte K do RBAC nº 91, assim como os demais requisitos do RBAC nº 91 que se referem à Subparte K do RBAC nº 91, tornar-se-ão exigíveis a partir de 1º de setembro de 2022.

§ 1º Caso algum administrador de programa obtenha as suas especificações administrativas antes do prazo previsto no caput, os requisitos mencionados no caput tornar-se-ão exigíveis a partir da data da emissão das respectivas especificações administrativas.

§ 2º Para um administrador de programa que já operava antes da publicação desta Resolução e que protocole o seu pedido para obtenção das especificações administrativas até 1º de março de 2022, caso o processo não seja concluído dentro do prazo previsto no caput, o regulamento se tornará exigível a partir de 1º de março de 2024, ressalvada a disposição do § 1º deste artigo.

Art. 3º Aprovar a Emenda nº 08 ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: Operadores de Transporte Aéreo Público”, consistente na seguinte alteração:

“**119.1**

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

(1) instrução de voo de piloto aluno;

(2) voos de traslado e de treinamento;

(3) operações aéreas especiais, incluindo:

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

(ii) reboque de faixas;

- (iii) fotografia ou levantamento aéreo;
 - (iv) combate a incêndio;
 - (v) inspeção de dutos e linhas de transmissão;
 - (4) voos de turismo conduzidos em balão de ar quente;
 - (5) voos sem escalas conduzidos dentro do raio de 40 km (25 milhas terrestres) do aeródromo de decolagem transportando pessoas ou objetos com o propósito de realizar operações de paraquedismo;
 - (6) operações conduzidas segundo o RBAC nº 133; e
 - (7) operações conduzidas segundo a Subparte K do RBAC nº 91, quando não houver prestação de serviço de transporte aéreo público.
-” (NR)

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

Art. 4º Aprovar a Emenda nº 09 ao RBAC nº 135, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros”, consistente na seguinte alteração:

“**135.363**

.....

(k) Não obstante o previsto nas seções 135.375, 135.377, 135.385, 135.387, 135.393 e 135.395 deste Regulamento, se autorizado pela ANAC, o comprimento efetivo das pistas previstas para o pouso nessas seções pode ser aumentado para até 80%.” (NR)

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

Art. 5º Aprovar a Emenda nº 03 ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”, consistente nas seguintes alterações:

“**142.1**

(a)

.....

(2) fornece um meio alternativo para a condução de treinamentos requeridos pelo RBHA 63, ou RBAC que venha a substituí-lo, e pelos RBAC nº 61, 65, 91, 121 e 135.

(b)

(1) aprovados segundo o RBHA 63, ou RBAC que venha a substituí-lo, e pelos RBAC nº 65, 91, 121 e 135;

(2) aprovados de acordo com um Programa de Qualificação Avançada (AQP), regido pela Subparte Y do RBAC nº 121, para os próprios empregados do detentor da aprovação;

(3) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC nº 121 ou 135 para seus próprios empregados;

(4) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC nº 121 para outro operador também certificado segundo o RBAC nº 121;

(5) conduzidos por um operador certificado segundo o RBAC nº 135 para outro operador também certificado segundo o RBAC nº 135;

(6) conduzidos por um administrador de programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC nº 91, para seus próprios empregados ou para outro administrador de programa de propriedade compartilhada;

(7) conduzidos por um detentor de certificado emitido segundo o RBAC nº 119 e operando segundo os RBAC nº 121 ou 135 para um administrador de programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC nº 91; ou

(8) se autorizado pela ANAC, conduzidos por outra entidade para um programa de propriedade compartilhada, segundo a subparte K do RBAC nº 91.

(c) Os órgãos e entes da administração pública que realizam operações especiais de aviação pública:

(1) podem conduzir treinamentos de seus tripulantes, desde que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC segundo o RBAC nº 90;

(2) podem conduzir os treinamentos de tripulação, autorizados segundo o parágrafo (c)(1) desta Seção, para outros órgãos congêneres; e

(3) não podem ministrar treinamentos de pessoas, órgãos ou empresas além dos explicitamente autorizados por essa seção, em concorrência com os CTAC.

.....” (NR)

“**142.21**

(a)

.....

(11) uma declaração de conformidade referenciando todas as seções deste Regulamento e, conforme aplicável, do RBHA 63, ou RBAC que venha a substituí-lo, e dos RBAC nº 61, 65, 91, 121 e 135;

.....” (NR)

“**142.33**

(a)

(2)

(i) os requisitos aplicáveis da Subparte E do RBAC nº 91; e

.....

(d) O instrutor do CTAC, previamente à fase de treinamento de voo, deve se certificar que se encontra a bordo da aeronave a documentação requerida pela Seção 91.203 do RBAC nº 91.” (NR)

Art. 6º Esta Resolução entra em vigor em 1º de março de 2021.

JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Diretor-Presidente



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente**, em 11/02/2021, às 15:31, 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://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5351232** e o código CRC **65A92287**.