



# INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 00-009

Revisão C

---

**Aprovação:** Portaria nº 5345/SPO, de 1º de julho de 2021.

**Assunto:** Orientações aos operadores aéreos nacionais para inspeção de rampa no território brasileiro.

**Origem:** SPO

---

## 1. OBJETIVO

1.1. Prestar orientações aos operadores aéreos nacionais, regidos pelos RBAC nº 91, nº 103, nº 135, nº 136 e nº 137, sobre inspeção de rampa, realizada pela ANAC, em território brasileiro.

## 2. REVOGAÇÃO

2.1. Esta IS revoga a IS nº 00-009, Revisão B.

## 3. FUNDAMENTOS

3.1. A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, institui em seu art. 14, a Instrução Suplementar – IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC.

3.2. O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC, poderá:

- a) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou
- b) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC.

3.3. O meio ou procedimento alternativo mencionado na alínea 3.2 (b) desta IS deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado em IS.

3.4. A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.

## 4. DEFINIÇÕES

4.1. Para os efeitos desta IS, são válidas as definições listadas nos RBAC nº 01, RBAC nº 61, RBAC nº 103, RBAC nº 135, RBAC nº 136, RBAC nº 137 e nas IS nº 00-002, IS nº 91.319-001, IS nº 103-001 e IS nº 119-004.

4.2. Lista de abreviaturas:

- ACR – Ação Corretiva Retardada
- AFM – Manual de Voo do Avião (*Aircraft Flight Manual*) - aprovado pela AAC
- ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
- AOM – Manual de Operações da Aeronave (*Aircraft Operating Manual*)
- ATS – Serviço de Tráfego Aéreo
- AWB – Conhecimento Aéreo (*Air Waybill*)
- CA – Certificado de Aeronavegabilidade
- CAVE – Certificado de Autorização de Voo Experimental
- CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86)
- CHT – Certificado de Habilitação Técnica
- CM – Certificado de Matrícula
- CMA – Certificado Médico Aeronáutico
- CME – Certificado de Marca Experimental
- CMPU – Certificado Médico de Piloto de Ultraleve
- COA – Certificado de Operador Aéreo
- CVA – Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade
- DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo
- EA – Especificações Administrativas
- EF – Elemento de fiscalização
- EFB – *Electronic Flight Bag*
- EGPWS – Sistema de Alerta de proximidade do solo melhorado (*Enhanced Ground Proximity Warning System*) também conhecido como TAWS (*Terrain Awareness System*)
- ELT – Transmissor Localizador de Emergência (*Emergency Locator Transmitter*)
- EO – Especificações Operativas.
- EsEC – Escritório emissor de certificado
- FAP – Ficha de Avaliação de Piloto
- FMS – Sistema de Gerenciamento de Voo (*Flight Management System*)
- GOAG – Gerência de Operações da Aviação Geral
- GPS – Sistema de Posicionamento no Solo via satélite (*Ground Positioning System*)
- IAC – Instrução de Aviação Civil
- IFR – Regras de Voo por Instrumentos (*Instrument Flight Rules*)

IS – Instrução Suplementar

LOA – Carta de Autorização ou Aprovação (*Letter of Authorization or Approval*)

MEL – Lista de Equipamentos Mínimos (*Minimum Equipment List*).

MGO – Manual Geral de Operações (Para Operadores segundo RBAC nº 135)

MSL – Nível Médio do Mar (*Mean Sea Level*)

NAT – Núcleo de Atendimento Técnico Operacional

NCIA – Notificação de Condição Irregular de Aeronave

NM – Milha Náutica (*Nautical Mile*)

NOTAM – Aviso aos Aeronavegantes (*Notice to Airman*)

NOTOC – Notificação ao Comandante

NURAC – Núcleo Regional de Aviação Civil

OACI – Organização de Aviação Civil Internacional

PA – Piloto Automático

PBN – Navegação Baseada em Desempenho (*Performance-Based Navigation*)

P&B – Peso e Balanceamento

PIC – Piloto em Comando (*Pilot in Command*)

PLB – *Personal Locator Beacon*

PRE - Plano de Resposta a Emergências

RBAC – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

RFM – Manual de Voo do Helicóptero ou Aeronave de Asas Rotativas (*Rotorcraft Flight Manual*) - Aprovado pela AAC

RNAV – *Area Navigation*

RNP – *Required Navigation Performance*

SOP – Procedimentos Operacionais Padronizados (*Standard Operating Procedures*)

SPO – Superintendência de Padrões Operacionais

VFR – Regras de Voo Visual (*Visual Flight Rules*)

VTE – Vistoria Técnica Especial

VTI – Vistoria Técnica Inicial

## 5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

### 5.1. Inspeção de Rampa

- 5.1.1. Inspeção em rampa é uma das atividades de fiscalização (ou vigilância continuada) de segurança operacional realizada em uma aeronave antes da partida ou após o corte dos motores, com o objetivo de comprovar o cumprimento dos requisitos regulamentares e dos procedimentos operacionais aplicáveis, conforme a legislação em vigor.
- 5.1.2. O escopo da inspeção de rampa é definido em função da demanda que a ocasionou. Por exemplo, se uma inspeção de rampa for dirigida a uma determinada aeronave com a priorização sobre alguma denúncia específica, a ANAC irá verificar todas as evidências para tomar ações pertinentes, visando a aeronavegabilidade continuada e operacionalidade da aeronave, resguardando o interesse público conforme as disposições legais no interesse da segurança, eficiência e regularidade dos serviços.
- 5.1.3. A abrangência da verificação em uma inspeção de rampa dependerá do tempo e dos recursos da ANAC disponíveis, além das evidências encontradas e existência de processo de denúncia ou demanda de fiscalização que ensejou a inspeção de rampa.
- 5.1.4. A equipe de fiscalização, durante a realização de suas atividades, não está limitada à inspeção de rampa, podendo fiscalizar inclusive aeronaves que não estiverem em operação. No entanto, ressalta-se que na ausência de representante do operador aéreo, eventuais observações serão notificadas remotamente.
- 5.1.5. A operação de aeronaves deve ser realizada de acordo com todos os requisitos regulamentares aplicáveis. Ressalta-se que os itens apresentados na presente IS não representam a totalidade de itens que podem ser fiscalizados durante uma inspeção de rampa.
- 5.1.6. O servidor da ANAC, em atividade de fiscalização, exerce o poder próprio da Autoridade de Aviação Civil podendo restringir, em favor do interesse público, direito, bem ou atividade individual. [art. 2º e 5º da Lei 11.182/2005]
- 5.1.7. Desobedecer ou desacatar servidor público em atividade é crime com pena de multa e detenção. [art. 330 e 331 do Código Penal]
- 5.1.8. Durante atividade externa de fiscalização, é garantido aos servidores da ANAC, mediante apresentação de sua identidade funcional, o acesso a documentos, áreas restritas de aeródromos, aeronaves civis em território brasileiro, aeronaves civis brasileiras em qualquer parte, bem como a instalações das sociedades empresariais e entidades reguladas pela ANAC. [Art. 4º da Instrução Normativa ANAC nº 101, de 14 de junho de 2016]

## **5.2. Abordagem da aeronave**

- 5.2.1. O operador, ou o seu representante, será abordado pela equipe de fiscalização da ANAC, que se apresentará, identificando outros servidores presentes, e descreverá a finalidade e abrangência da inspeção.

- 5.2.2. O acesso à aeronave deve ser facilitado pelo operador ou por um representante do operador (membro da tripulação ou da manutenção), que deve sempre acompanhar o servidor da ANAC durante a realização da inspeção. Também deverá ser facilitado o acesso às partes da aeronave, à documentação, aos manuais, aos equipamentos e aos itens de segurança.
- 5.2.3. Cabe ao operador ou a seu representante, quando solicitado pelo servidor designado da ANAC, manusear as partes da aeronave, a documentação, os manuais, os equipamentos e os itens de segurança.
- 5.2.4. Os equipamentos e itens operacionais (extintores, equipamentos de segurança diversos) instalados na aeronave devem ser manuseados por pessoa devidamente habilitada e com conhecimento para manuseá-los, designada pelo operador ou pelo seu representante.
- 5.2.5. Via de regra, evitar-se-á interferência na operação, priorizando-se a atividade no tempo disponível após o desembarque e antes do embarque de passageiros na aeronave. No entanto, eventualmente, devido a evidências observadas durante a fiscalização, pode haver a necessidade de maiores apurações que podem impactar na operação pretendida.

### **5.3. Áreas de atuação da inspeção em rampa**

- 5.3.1. As áreas gerais de inspeção que serão observadas e avaliadas durante as inspeções de rampa são: Pessoal, Aeronave e Procedimentos.
- 5.3.2. A área de inspeção “Pessoal” refere-se à documentação de porte obrigatório da tripulação, assim como a itens referentes a regulamentação da tripulação e a qualificação e composição da tripulação mínima. Neste tópico também é englobado o Mecânico de Manutenção Aeronáutica que eventualmente esteja executando atividade de manutenção.
- 5.3.3. A área de inspeção “Aeronave” refere-se à aeronave em geral, no que diz respeito aos itens de documentação e manuais requeridos a bordo, equipamentos de voo, equipamentos de segurança, equipamentos de emergência e estado geral da aeronave.
- 5.3.4. A área de inspeção “Procedimentos” refere-se aos procedimentos realizados pelo operador.

### **5.4. Área de inspeção “Pessoal”**

- 5.4.1. **Documento oficial de identificação com foto:** os tripulantes devem portar documento oficial de identificação com foto.
- 5.4.1.1. Conforme determina a Lei nº 12.037, de 1º de outubro de 2009, são considerados documentos de identificação oficial (com foto): carteira de identidade; carteira de trabalho; carteira profissional; passaporte; carteira de identificação funcional; ou outro documento público que permita a identificação.

- 5.4.1.2. Alguns documentos de identificação oficial podem ser apresentados em seu formato digital, quando assim for permitido pela lei.
- 5.4.2. **Licenças e habilitações dos pilotos e comissários:** os tripulantes devem portar seus respectivos documentos de licença e habilitação técnica válidos e em conformidade com a operação. Ressalta-se que os documentos atualmente são em formato digital. [RBAC nº 91.5(a)(3) / Portaria SPO nº 2.247 de 02 de setembro de 2020]
- 5.4.2.1. Para operações segundo o RBAC nº 103, não é exigida habilitação de piloto emitida pela ANAC. Contudo, o operador deverá possuir certidão de cadastro de aerodesportista na forma estabelecida pela IS nº 103-001. [RBAC 103.7(a)]
- 5.4.3. **Certificado médico aeronáutico (CMA):** os tripulantes devem possuir certificado médico, emitido por entidade homologada para tal, correspondente à classe requerida e válido. O CMA não é documento de porte obrigatório pela tripulação.
- 5.4.3.1. A restrição de uso obrigatório de lentes corretivas requer que o tripulante disponha de um segundo par de óculos, mesmo que use lentes de contato. [CMA DE 1ª CLASSE – RBAC nº 67.99 (g)(4); CMA DE 2ª CLASSE – RBAC nº 67.139(g)(4); CMA DE 5ª CLASSE – RBAC nº 67.259(g)(4)]
- 5.4.4. **Licenças dos Mecânicos de Voo e/ou Despachantes atendendo a aeronave:** os mecânicos de voo e/ou despachantes devem portar os seus respectivos documentos de habilitação técnica requerido e em conformidade com a operação.
- 5.4.5. **Licenças dos Mecânicos de Manutenção Aeronáutica:** os mecânicos devem possuir a habilitação técnica requerida e em conformidade com a atividade de manutenção realizada.
- 5.4.6. **Tripulação mínima requerida:** a aeronave deve ser operada com a tripulação mínima requerida no respectivo Certificado de Aeronavegabilidade (CA) ou Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) e em conformidade com a operação. [RBAC nº 91.5(a)(1)]
- 5.4.6.1. Para aeronaves que voam sob as regras do RBAC nº 91 em operação IFR – São exigidos 2 pilotos qualificados IFR em aeronaves com configuração para passageiros com 10 ou mais assentos e em aeronaves sem piloto automático (PA) com configuração para passageiros com 9 ou menos assentos para passageiros.
- 5.4.6.2. Para aeronaves que voam sob as regras do RBAC nº 135, exceto quando exigida tripulação mínima de 2 pilotos pelo CA, é permitida a composição de tripulação mínima de 1 piloto em operação sem passageiros em aeronave com configuração de 9 ou menos passageiros em voo visual ou conforme Especificações Operativas.

5.4.6.3. Somente é permitido operar um avião regido pela Subparte F e K do RBAC nº 91 ou RBAC nº 135, que tenha a bordo mais de 19 passageiros, se o avião possuir um comissário de voo para cada grupo de passageiros composto por no máximo 50 pessoas. [RBAC nº 91.533 / RBAC nº 135.107]

## **5.5. Áreas de inspeção “aeronaves”**

5.5.1. Com o objetivo de organizar a inspeção, a avaliação da aeronave é dividida em três áreas: documental, inspeção interna e externa.

### **5.5.2. Inspeção documental.**

#### **5.5.2.1. Certificado de nacionalidade e de matrícula (CM) / certificado de marca experimental (CME) / Certidão de Cadastro de Equipamento.**

5.5.2.1.1 Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 91 e RBAC nº 135, devem possuir a bordo o certificado de matrícula (CM) válido, emitido pela ANAC em nome do operador. [RBAC nº 91.203 (a)(1) / RBAC nº 135.3 (a)(1)]

5.5.2.1.2 Aeronaves experimentais, operando segundo o RBAC nº 91, devem possuir a bordo o Certificado de Marca Experimental (CME) válido. [RBAC nº 91.203(b)]

5.5.2.1.3 Aeronaves com certificado de tipo provisório, operando segundo o RBAC nº 91, devem possuir a bordo o certificado de tipo provisório válido. [RBAC nº 91.203(c)]

5.5.2.1.4 Aeronaves operadas segundo o RBAC nº 103 não possuem certificado de matrícula, mas devem estar cadastradas na ANAC, na forma estabelecida pela IS nº 103-001. [RBAC nº 103.7(b)]

5.5.2.1.5 Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 136, não é necessário possuir o certificado de nacionalidade e de matrícula a bordo durante as operações, mas o certificado válido deve estar disponível no local de operação. [RBAC 136.15(a)]

5.5.2.1.6 Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 137, não é necessário possuir o certificado de nacionalidade e de matrícula a bordo durante as operações aeroagrícolas, mas o certificado válido deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 137.501(a)(1)]

5.5.2.1.7 A apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.

#### **5.5.2.2. Certificado de Aeronavegabilidade (CA) / Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) / Certificado de Autorização de Voo (CAV).**

5.5.2.2.1 Aeronaves operando segundo o RBAC nº 91 e RBAC nº 135, devem possuir a bordo Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido, emitido pela ANAC em nome do operador. [RBAC nº 91.203 (a)(1) / RBAC nº 135.3 (a)(1)]



- 5.5.2.2.2 Aeronaves experimentais, operando segundo o RBAC nº 91, devem possuir a bordo o Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) válido. [RBAC nº 91.203(b)]
- 5.5.2.2.3 Aeronaves com certificado de tipo provisório, operando segundo o RBAC nº 91, devem possuir a bordo o Certificado de Aeronavegabilidade provisório válido. [RBAC nº 91.203(c)]
- 5.5.2.2.4 O Certificado de Autorização de Voo (CAV) pode ser apresentado no lugar de um CAVE, devendo ser cumpridas as limitações da seção 91.319 do RBAC nº 91. [RBAC nº 91.319]
- 5.5.2.2.5 Aeronaves operadas segundo o RBAC nº 103 não possuem Certificado de Aeronavegabilidade. [RBAC nº 103.7(a)]
- 5.5.2.2.6 Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 136, não é necessário possuir o Certificado de Aeronavegabilidade a bordo durante as operações, mas o certificado válido deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 136.15(a)]
- 5.5.2.2.7 Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 137, não é necessário possuir o Certificado de Aeronavegabilidade a bordo durante as operações aeragrícolas, mas o certificado válido deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 137.501(a)(1)]
- 5.5.2.2.8 A apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.
- 5.5.2.3. **Diário de bordo.**
- 5.5.2.3.1 Todas as aeronaves civis brasileiras devem possuir diário de bordo conforme requerido pela Resolução nº 457/2017. [Art. 2º da Resolução nº 457/2017]
- 5.5.2.3.2 Deve estar a bordo da aeronave o diário de bordo que contenha no mínimo os últimos 30 (trinta) dias de operação da aeronave. [Art. 8º, inciso II, da Resolução nº 457/2017]
- 5.5.2.3.3 No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável. [RBAC nº 91.203 (a)(4)]
- 5.5.2.3.4 Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 137, os operadores devem utilizar diário de bordo conforme modelo do apêndice A do RBAC nº 137, ou podem utilizar outro modelo, desde que contenha, no mínimo, as mesmas informações do modelo proposto no referido apêndice. [RBAC nº 137.521]
- 5.5.2.3.5 Se o diário de bordo for físico, deve estar em conformidade com a Portaria nº 2.050/SPO/SAR, de 29 de junho de 2018 e suas alterações posteriores.
- 5.5.2.3.6 Se o diário de bordo for eletrônico, deve estar em conformidade com a Portaria nº 3.220/SPO/SAR, de 15 de outubro de 2019 e suas alterações posteriores.



#### 5.5.2.4. **Licença de estação.**

5.5.2.4.1 A obtenção da Licença de Estação de Aeronave é uma responsabilidade do proprietário ou operador, sendo requerida para toda aeronave que possuir um equipamento emissor de radiofrequência. Todos os dados constantes da Licença de Estação (matrícula, operador, categoria de registro e equipamentos) devem estar de acordo com o que consta no Certificado de Aeronavegabilidade e com o registrado no SIAC-ANAC. Caso um ou mais desses dados estejam em desacordo, a Licença de Estação não será aceita, devendo o operador providenciar uma nova junto à ANATEL.

5.5.2.4.2 A solicitação de emissão da nova licença à ANATEL deve ser realizada tão logo receba a aeronave (ou tão logo o RAB proceda com a sua transferência). No entanto, tendo em vista que a ANATEL não emite o documento imediatamente (primeiramente analisa a solicitação, verifica se existem não conformidades e, caso os requisitos tenham sido atendidos, emite a Licença), o prazo para a regularização junto à ANAC é o prazo estabelecido pela ANATEL (Agência responsável pela emissão da Licença).

5.5.2.4.3 Aeronaves operando segundo o RBAC nº 91 e RBAC nº 135 devem possuir a bordo licença de estação da aeronave válida ou protocolo de solicitação junto à ANATEL, contemplando os transmissores instalados. [RBAC nº 91.203 (a)(6) / RBAC nº 135.3 (a)(1)]

5.5.2.4.4 Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 136, não é necessário possuir a bordo licença de estação da aeronave válida ou protocolo de solicitação junto à ANATEL durante as operações, mas a licença de estação da aeronave válida ou o protocolo de solicitação junto à ANATEL, contemplando os transmissores instalados, deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 136.15(a)]

5.5.2.4.5 Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 137, não é necessário possuir a bordo licença de estação da aeronave válida ou protocolo de solicitação junto à ANATEL durante as operações aeroagrícolas, mas a licença de estação da aeronave válida ou o protocolo de solicitação junto à ANATEL, contemplando os transmissores instalados, deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 137.501(a)(9)]

5.5.2.4.6 A apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.

#### 5.5.2.5. **Apólice de seguro ou certificado de seguro válido.**

5.5.2.5.1. Toda aeronave deve possuir cobertura de seguro de responsabilidade civil nas classes a seguir, aplicáveis à sua configuração e operação: Classe I – Passageiros e respectivas bagagens de mão; Classe II – Tripulantes; Classe III – Pessoas e bens no solo; Classe IV – Colisão ou abalroamento; e Classe V – Cargas e bagagens despachadas. Com relação às Classes I e II, o seguro deve ser proporcional à quantidade de assentos. É obrigatório o seguro da Classe V para as aeronaves que operem nas categorias TPR, TPN e TPX. [Art. 100 da Resolução nº 293/2013]

- 5.5.2.5.2. O operador deve prover formas de comprovação de que a apólice de seguro ou certificado de seguro encontram-se válidos. [RBAC nº 91.203(a)(5)]
- 5.5.2.5.3. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 91 e RBAC nº 135, devem possuir a bordo apólice de seguro ou certificado de seguro válido. [RBAC nº 91.203 (a)(5) / RBAC nº 135.3 (a)(1)]
- 5.5.2.5.4. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 103, que se dediquem à formação ou adestramento de outros desportistas, devem possuir o seguro contra danos a pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo. [RBAC nº 103.7(c)]
- 5.5.2.5.5. Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 136, não é necessário possuir apólice de seguro ou certificado de seguro válido a bordo durante as operações, mas a apólice de seguro ou certificado de seguro válido, contemplando as classes I, II, III e IV, deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 136.15(a); RBAC nº 136.43(b)(4)]
- 5.5.2.5.6. Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 137, não é necessário possuir apólice de seguro a bordo durante as operações aeroagrícolas, mas a apólice de seguro válida da aeronave deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 137.501(a)(8)]
- 5.5.2.5.7. A apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.
- 5.5.2.6. **Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria de aeronave.**
- 5.5.2.6.1. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 91 e RBAC nº 135 não registradas na categoria TPR, devem possuir a bordo Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria de aeronave válido - emitido nos últimos 12 (doze) meses. [RBAC nº 91.203 (a)(7) / RBAC nº 91.403(f) / RBAC 135.3 (a)(1)]
- 5.5.2.6.2. Desde que dentro dos últimos 12 (doze) meses, uma vistoria técnica inicial (VTI) ou especial (VTE) substitui a apresentação do CVA. [RBAC nº 91.403(f)]
- 5.5.2.6.3. Aeronaves, operando segundo RBAC nº 135 registradas na categoria TPR, devem apresentar CVA emitido para a aeronave nos últimos 3 (três) anos. [RBAC nº 91.403(e)]
- 5.5.2.6.4. Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 136, não é necessário possuir Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria de aeronave a bordo durante as operações, mas o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) ou o laudo de vistoria de aeronave deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 136.15(a)]
- 5.5.2.6.5. Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 137, não é necessário possuir Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria de aeronave a bordo durante as operações aeroagrícolas, mas o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) ou o laudo de vistoria de aeronave deve estar disponível no

local de operação. [RBAC nº 137.501(a)(4)]

5.5.2.6.6. A apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.

5.5.2.7. **Ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo.**

5.5.2.7.1. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 91 e RBAC nº 135, devem possuir a bordo ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo, referente à última pesagem requerida para a aeronave. [RBAC nº 91.203 (a)(12) / RBAC nº 91.403(f) / RBAC nº 135.3 (a)(1)]

5.5.2.7.2. Aeronaves cujos manuais aprovados definem intervalos de tempo entre pesagens consecutivas devem ser pesadas de acordo com tais manuais. [RBAC 91.1 / RBAC nº 91.423(a)]

5.5.2.7.3. Aviões categoria transporte regional e categoria transporte, aviões multimotores com motores a reação de qualquer categoria e aeronaves de asas rotativas categoria transporte, quando não possuírem intervalos de pesagem definidos em seus manuais aprovados, devem ser pesados a cada 5 anos. [RBAC nº 91.423(b)]

5.5.2.7.4. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 135, devem ter o peso vazio e o centro de gravidade calculados com valores estabelecidos por pesagem real da aeronave dentro dos 36 meses precedentes. Excetua-se desta regra a aeronave que tenha recebido o certificado de certificação de tipo original dentro dos 36 meses precedentes ou aeronave operada sob um sistema de peso e balanceamento aprovado nas Especificações Operativas do detentor de certificado. [RBAC nº 135.185]

5.5.2.7.5. Qualquer aeronave, operando segundo o RBAC nº 91, RBAC nº 135, RBAC nº 136 e RBAC nº 137, deve ser pesada sempre que houver dúvidas quanto à exatidão de seu peso e balanceamento e após ter sido submetida a serviços de manutenção e alterações que possam ter alterado seu peso, tais como pintura geral, grandes reparos, grandes alterações, mudanças de configuração, etc. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.423(c)]

5.5.2.7.6. A ficha de peso e balanceamento de uma aeronave, operando segundo o RBAC nº 91, RBAC nº 135, RBAC nº 136 e RBAC nº 137, deve ser recalculada sempre que a aeronave sofrer alteração por remoção, instalação ou mudança de posição de equipamentos, acessórios, decoração interna, etc. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.423(d)]

5.5.2.7.7. A pesagem de uma aeronave, operando segundo o RBAC nº 91, RBAC nº 135, RBAC nº 136 e RBAC nº 137, deve ser executada por pessoa autorizada para o serviço. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.423(e)]

5.5.2.7.8. Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 136, não é necessário possuir ficha de peso e balanceamento a bordo durante as operações, mas a ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo, deve estar disponível no

local de operação. [RBAC nº 136.15(a)]

5.5.2.7.9. Para aeronaves operando segundo RBAC nº 137, não é necessário possuir ficha de peso e balanceamento a bordo durante as operações aeroagrícolas, mas a ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo, deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 137.501(a)(3)]

5.5.2.7.10. A apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.

#### 5.5.2.8. **Lista de Passageiros.**

5.5.2.8.1. Somente é requerido que seja preparada, esteja a bordo do voo e permaneça arquivada pelo operador uma lista de passageiros em operações comerciais de transporte de passageiros ou operações comerciais de voo panorâmico.

5.5.2.8.2. Para operações segundo o RBAC nº 135 e RBAC nº 136, quando houver o transporte de passageiros, devem possuir a bordo uma lista de passageiros. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.203 (a)(10)]

5.5.2.8.3. Para operações segundo o RBAC nº 135 e RBAC nº 136, a lista de passageiros deverá conter informações suficientes para identificar os passageiros, por exemplo: nome completo do passageiro, documento de identificação (C.P.F. ou R.G., por exemplo) e telefone de contato. Caso o passageiro não possua C.P.F. ou R.G., pode ser informado outro documento de identificação oficial.

5.5.2.8.4. Para operações segundo o RBAC nº 135 e RBAC nº 136, as informações referentes à lista de passageiro podem ser registradas no Diário de Bordo ou em qualquer outro meio físico ou digital e devem ser preenchidas antes da realização do voo.

5.5.2.8.5. Para operações segundo o RBAC nº 135 e RBAC nº 136, a lista de passageiros a ser apresentada é referente ao voo realizado (após o pouso) ou a ser realizado (antes da decolagem). No entanto, ressalta-se que a lista de passageiros deve ser mantida por no mínimo 1 (um) ano após o voo. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.203(a)(10)]

5.5.2.8.6. Para operações não comerciais, sujeitas exclusivamente ao RBAC nº 91 (incluindo Subparte K do RBAC nº 91), não é requerida lista de passageiros a bordo da aeronave, nem a sua guarda após o voo. Mesmo assim, durante atividades de fiscalização da ANAC, o comandante do voo poderá ser solicitado a identificar os passageiros a bordo, prestes a embarcar ou que desembarcaram da aeronave. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.203 (a)(10)]

#### 5.5.2.9. **Manual de voo aprovado ou manual de operação da aeronave (AOM).**

5.5.2.9.1. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 91, RBAC nº 135 e RBAC nº 136, para as

quais é requerido um manual de voo aprovado pela seção 21.5 do RBAC nº 21, devem possuir a bordo um manual de voo aprovado (AFM) ou um AOM atualizado. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.9(b)(1) / RBAC nº 91.203(a)(2) / RBAC nº 136.15(b)]

- 5.5.2.9.2. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 91, RBAC nº 135 e RBAC nº 136, para as quais não é requerido um manual de voo aprovado pela seção 21.5 do RBAC nº 21, devem possuir a bordo: um manual de voo aprovado (ou um AOM) atualizado; ou material para manual aprovado; ou marcações e placares aprovados; ou uma combinação qualquer desses itens. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.9(b)(2)]
- 5.5.2.9.3. Para as aeronaves de construção amadora, operando segundo o RBAC nº 91, a necessidade ou não do manual de voo aprovado é estabelecida à época de emissão do certificado de autorização de voo experimental (CAVE). [RBAC nº 91.9(a)]
- 5.5.2.9.4. Para aeronaves experimentais operando em aeródromo restrito, o manual de voo (aprovado por engenheiro aeronáutico) deve estar a bordo da aeronave. [Itens 5.5.4 e 5.6.4 da IS nº 91.319-001]
- 5.5.2.9.5. Para aeronaves acrobáticas, quando realizando voos acrobáticos, os documentos devem estar disponíveis no local de operação, não sendo necessário portá-los a bordo da aeronave. [RBAC 91.9(b)(1)]
- 5.5.2.9.6. Para aeronaves operando segundo o RBAC nº 137, não é necessário possuir manual de voo ou de operações a bordo durante as operações aeroagrícolas, mas o manual de voo ou de operações deve estar disponível no local de operação. [RBAC nº 137.501(a)(5)]
- 5.5.2.9.7. A apresentação do documento pode ser efetuada através de dispositivos eletrônicos (EFB), desde que cumpridos os requisitos da IS nº 91-002. No entanto, para aeronaves que voam sob as regras do RBAC nº 135, tal autorização deve estar nas Especificações Operativas do detentor de certificado.
- 5.5.2.10. **Lista condensada de verificações (*checklist*).**
- 5.5.2.10.1. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 91, RBAC nº 135, RBAC nº 136 e RBAC nº 137 devem possuir a bordo a lista condensada de verificações (*checklist*) da aeronave. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.203(a)(2) / RBAC nº 135.83(a)(1) / RBAC nº 136.15(b) / RBAC nº 137.501(b)(1)]
- 5.5.2.10.2. Para operações segundo o RBAC nº 91, exceto para as operações segundo as Subpartes F e K do RBAC nº 91, aceitam-se as listas contidas no manual de voo aprovado.
- 5.5.2.10.3. Para operações segundo as Subpartes F e K do RBAC nº 91 (aeronaves de um programa de propriedade compartilhada, grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina), deve haver lista de verificação contendo os procedimentos normais e em

emergência previstos nos parágrafos 91.503(b) e 91.503(c) do RBAC nº 91. E, para aviões multimotores, deve haver também os dados de desempenho para subidas com um motor inoperante. [RBAC nº 91.503]

5.5.2.10.4. Para aeronaves multimotoras ou para aeronaves com trem de pouso retrátil, operando segundo o RBAC nº 135, deve haver também uma lista de verificações em emergência contendo os procedimentos requeridos pelo parágrafo 135.83(c) do RBAC nº 135. [RBAC nº 135.83(a)(2)]

5.5.2.10.5. Na existência de lista condensada, deve haver meios que possibilitem identificar a aplicabilidade à aeronave, como referência ao AFM do qual faz parte ou ao documento de aprovação como parte do AOM. [RBAC nº 91.9 / RBAC nº 91.203(a)(2)]

5.5.2.10.6. A apresentação do documento pode ser efetuada através de dispositivos eletrônicos (EFB), desde que cumpridos os requisitos da IS nº 91-002. No entanto, para aeronaves que voam sob as regras do RBAC nº 135, tal autorização deve estar nas Especificações Operativas do detentor de certificado.

#### 5.5.2.11. **Publicações Aeronáuticas**

5.5.2.11.1. Aeronaves, operando segundo o RBAC nº 91, RBAC nº 135, RBAC nº 136 e RBAC nº 137 devem possuir a bordo publicações aeronáuticas apropriadas válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.203(a)(3) / RBAC nº 135.3 (a)(1) / RBAC nº 135.83(a)(3) / RBAC nº 135.83(a)(4) / RBAC nº 136.15(b)]

5.5.2.11.2. A ICA 53-7, publicada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) versa sobre a disponibilização e utilização da informação aeronáutica em formato digital, contemplando também a impressão e distribuição do conteúdo total ou parcial.

5.5.2.11.3. Podem ser utilizadas publicações comerciais em papel, desde que as publicações tenham sido aprovadas pela autoridade aeronáutica do país emissor.

5.5.2.11.4. A apresentação do documento pode ser efetuada através de dispositivos eletrônicos (EFB), desde que cumpridos os requisitos da IS nº 91-002. No entanto, para aeronaves que voam sob as regras do RBAC nº 135, tal autorização deve estar nas Especificações Operativas do detentor de certificado.

#### 5.5.2.12. **Autorizações de operações especiais ou específicas.**

5.5.2.12.1. Tripulantes, operando segundo o RBAC nº 91, RBAC nº 103, RBAC nº 135, RBAC nº



136 e RBAC nº 137 devem possuir a bordo da aeronave ou portar (RBAC nº 103), se aplicável, as autorizações de operações especiais ou específicas. [RBAC nº 91.1 / RBAC nº 91.203(a)(9) / RBAC nº 103.701(c)(1) / RBAC nº 135.3 (a)(1) / RBAC nº 135.83(a)(3) / RBAC nº 135.83(a)(4) / RBAC nº 136.15(b)]

- 5.5.2.12.2. Operadores privados operando segundo o RBAC nº 91 em voos nacionais, sob as especificações PBN RNAV 10, RNAV 5, RNAV 2, RNAV 1, RNP 4, RNP 2, RNP APCH não necessitam de *Letter of Approval* (LOA), bastando a comprovação especificada na seção 5.5. da IS nº 91-001. [seção 5.5 da IS nº 91-001]
- 5.5.2.12.3. Tripulantes operando segundo o RBAC nº 91 podem comprovar as autorizações através de LOA ou outras autorizações emitidas pela ANAC.
- 5.5.2.12.4. Tripulantes, operando segundo a Subparte K do RBAC nº 91, podem apresentar as autorizações através das Especificações Administrativas. [RBAC nº 91.1025(c)]
- 5.5.2.12.5. Tripulantes operando segundo o RBAC nº 135 podem apresentar as autorizações através das Especificações Operativas. [RBAC nº 135.23(a)(3)];
- 5.5.2.12.6. Para operações sobre área densamente povoada em aeronaves detentoras de CAVE, que sejam de construção amadora, de categoria primária montadas a partir de conjuntos, ou aeronaves leves esportivas experimentais, o comandante deverá apresentar o Formulário de Inspeção de Aeronave Experimental (F-319) válido emitido por ente qualificado e devidamente assinado. [RBAC nº 91.319 / IS nº 91.319-001]
- 5.5.2.12.7. A apresentação dos documentos pode ser efetuada de forma digital.

### 5.5.2.13. **Manifesto de Carga**

- 5.5.2.13.1. Em operações comerciais de transporte de passageiros e/ou carga, segundo o RBAC nº 135 ou RBAC nº 136, e em operações segundo a Subparte K do RBAC nº 91, o piloto em comando deverá apresentar o manifesto de carga preparado previamente ao voo e contendo informações concernentes ao carregamento da aeronave. [RBAC nº 91.203(a)(11) / RBAC nº 91.1027(c) / RBAC nº 135.63(c)]
- 5.5.2.13.2. Para operações segundo o RBAC nº 135, o manifesto de carga deve ser preparado previamente ao voo conforme o previsto no requisito 135.63(c). Caso tenha aprovação em suas Especificações Operativas, a elaboração do manifesto pode ser efetuada em EFB. [RBAC nº 135.63(c) / 135.63(f)]
- 5.5.2.13.3. Ainda para as operações segundo o RBAC nº 135, em que houver transporte comercial de cargas, o comandante deverá apresentar a listagem das cargas embarcadas, ou conhecimento aéreo (AWB), contendo o número de volumes transportados e os pesos. [Lei nº 7.565/86, Art. 20, inciso III / Resolução Conaero nº 01/2017, Art. 16, III]



- 5.5.2.13.4. Para operações segundo a Subparte K do RBAC nº 91, operações de aeronaves de propriedade compartilhada, o manifesto de carga deve ser preparado conforme o previsto no requisito 91.1027(c). Caso tenha aprovação em suas especificações administrativas, a elaboração do manifesto pode ser efetuada em EFB. [RBAC nº 91.1027(c) / 91.1027(f)]
- 5.5.2.13.5. Para operações segundo o RBAC nº 136, o manifesto de carga deve estar de acordo com o procedimento previsto no manual de operações. [RBAC 136.23(b)(4)(iv)]
- 5.5.2.13.6. Para as demais operações, ou seja, operações exclusivamente segundo o RBAC nº 91, exceto Subparte K, o comandante da aeronave deverá de demonstrar que o voo ocorreu ou irá ocorrer dentro dos parâmetros e limitações estabelecidos pelo manual de voo da aeronave e de acordo com as características da aeronave específica, a partir das informações registradas no diário de bordo. O registro no diário de bordo, juntamente com a apresentação dos cálculos de carregamento da aeronave e dos limites e parâmetros utilizados caracterizarão a apresentação do manifesto de carga conforme requerido pela pelo regulamento. [RBAC nº 91.9(e) / RBAC nº 91.203(a)(11) / RBAC nº 91.423]
- 5.5.2.13.7. Para operações segundo o RBAC nº 91, exceto Subparte K do RBAC nº 91, o cálculo do carregamento da aeronave deve ser realizado previamente ao voo e deve incluir pelo menos as seguintes informações e parâmetros:
- a) o peso total da aeronave carregada;
  - b) o peso máximo de decolagem permitido para o voo;
  - c) os limites do centro de gravidade; e
  - d) o centro de gravidade da aeronave carregada.
- 5.5.2.13.8. Para operações segundo o RBAC nº 91, exceto Subparte K do RBAC nº 91, podem ser utilizadas ferramentas digitais, não sendo necessária autorização da ANAC. Cabe ao operador aéreo demonstrar que a ferramenta utilizada é compatível com as características e limitações do modelo da aeronave e referente à aeronave especificamente (com informações atualizadas da ficha de pesagem) em operação e que permite a demonstração dos parâmetros e etapas de cálculo ao servidor da ANAC durante a atividade de fiscalização.
- 5.5.2.13.9. Para operações segundo o RBAC nº 91, exceto Subparte K, o operador pode determinar condições de carregamento (passageiro, carga e combustível) pré-definidas em que os limites operacionais da aeronave são cumpridos. Por exemplo, se o operador realiza habitualmente um deslocamento de “A” para “B” com os mesmos tripulantes e passageiros, não é necessário um cálculo individualizado por cada voo, mas as condições de tal operação (padrão de carregamento).

#### 5.5.2.14. Certificado de Operador Aéreo (COA)

5.5.2.14.1. Um detentor de COA, operando segundo o RBAC nº 137, deve disponibilizar no local de operação, uma cópia do COA. Não é necessário que o COA esteja a bordo da aeronave durante as operações aeroagrícolas. [RBAC nº 137.503(a)(2)]

5.5.2.14.2. A apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.

**5.5.2.15. Especificações Operativas (EO) e Especificações Administrativas (EA).**

5.5.2.15.1. Para operações segundo a Subparte K do RBAC nº 91, o Manual de Operações do Programa, a bordo da aeronave, deve conter informações e limitações constantes das especificações administrativas, incluindo áreas de operações autorizadas, categoria e classe de aeronaves autorizadas, requisitos de composição de tripulação e tipos de operações autorizadas. [RBAC nº 91.1023(e)(2) / 91.1025(c)]

5.5.2.15.2. As EA em dispositivo eletrônico, para operadores segundo a Subparte K do RBAC nº 91, poderão ser aceitas desde que o operador possua aprovação para uso de dispositivo eletrônico. [RBAC nº 91.1023(f)(1)]

5.5.2.15.3. Para operações segundo o RBAC nº 135, o Manual Geral da Empresa, a bordo da aeronave, deve conter cópias das Especificações operativas do detentor de certificado ou informações apropriadamente extraídas, incluindo áreas de operações autorizadas, categoria e classe de aeronaves autorizadas, requisitos de composição de tripulação e tipos de operações autorizadas. [RBAC nº 135.21(f)(2) / 135.23(a)(3)]

5.5.2.15.4. As EO em dispositivo eletrônico, para operadores segundo o RBAC nº 135, poderão ser aceitas desde que o operador possua aprovação para o uso. [RBAC nº 135.21(g)(1)]

5.5.2.15.5. Um detentor de COA, operando segundo o RBAC nº 137, deve disponibilizar no local de operação, uma cópia das Especificações Operativas (EO). Não é necessário que as EO estejam a bordo da aeronave durante as operações aeroagrícolas. [RBAC nº 137.503(a)(2)]

5.5.2.15.6. Para operadores segundo o RBAC nº 137, a apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.

**5.5.2.16. Manual Geral da Empresa e Manual de Operações do Programa.**

5.5.2.16.1. Para operações segundo a Subparte K do RBAC nº 91, deve haver a bordo da aeronave uma quantidade de manuais atualizados (ou de partes apropriadas dos mesmos) adequada ao número e funções de tripulantes a bordo. Para o uso em voo de dispositivo eletrônico, contendo parte do manual requerido a bordo, é necessária autorização específica da ANAC. [RBAC nº 91.1023(e)(2) / 91.1023(f)(1)]

5.5.2.16.2. Para operações segundo o RBAC nº 135, deve haver a bordo da aeronave uma quantidade de manuais atualizados (ou de partes apropriadas dos mesmos) adequada ao número e funções de tripulantes a bordo. Para o uso em voo de dispositivo eletrônico, contendo parte do manual requerido a bordo, é necessária autorização específica da ANAC. [RBAC nº 135.21(f)(2) / 135.21(g)(1)]

**5.5.2.17. Lista de equipamentos mínimos (MEL) e Lista de controle ACR.**

5.5.2.17.1. Caso aprovada pela ANAC e em utilização, a lista deve estar a bordo. [RBAC nº 91.1 / RBAC 91.213(a)(1) / 91.213(a)(2) / RBAC nº 135.179(b)(2)]

5.5.2.17.2. Para operações segundo o RBAC nº 135 deve haver uma lista de controle de itens com Ação Corretiva Retardada - ACR, conforme previsto na IAC 3507, ou normativo que venha a substituí-la. [Item 14 da IAC 3507]

5.5.2.17.3. A apresentação do documento pode ser efetuada através de dispositivos eletrônicos. No entanto, para aeronaves que voam sob as regras do RBAC nº 135, tal autorização deve estar nas Especificações Operativas do detentor de certificado. [RBAC nº 135.179(b)(2)]

**5.5.2.18. Manual de Procedimentos Operacionais Padronizados - *Standard Operating Procedures (SOP)***

5.5.2.18.1. Para operações segundo o RBAC nº 135, deve haver a bordo da aeronave o manual de procedimentos operacionais padronizados (SOP). O SOP em dispositivos eletrônicos (EFB) poderá ser aceito desde que autorizado nas Especificações Operativas do detentor de certificado operador. [RBAC nº 135.21(f)(2) / 135.21(g)(1) / 135.23(a)(35)]

**5.5.2.19. Plano de Resposta a Emergências (PRE).**

5.5.2.19.1. Um detentor de COA, operando segundo o RBAC nº 137, deve disponibilizar no local de operação, uma cópia do Plano de Resposta a Emergências (PRE). Não é necessário que o PRE esteja a bordo da aeronave durante as operações aeroagrícolas. [RBAC nº 137.503(a)(2)]

5.5.2.19.2. A apresentação do documento pode ser efetuada de forma digital.

**5.5.3. Inspeção Interna.**

- 5.5.3.1. A aeronave deve estar aeronavegável e em conformidade com os requisitos aplicáveis à sua operação. [RBAC nº 91.7]
- 5.5.3.2. A seguir são prestadas orientações sobre alguns itens habitualmente verificados em inspeção de rampa. Ressalta-se que a lista de itens não é exaustiva e que, a critério da equipe de fiscalização, outros itens poderão ser fiscalizados.
- 5.5.3.3. **Cabine de comando, painel da aeronave e instrumentos.**
- 5.5.3.3.1. Não pode haver objetos limitando a movimentação dos controles de voo ou bloqueando a visibilidade dos para-brisas. [RBAC nº 91.3(a)]
- 5.5.3.3.2. Exceto se autorizado pela ANAC ou previsto em MEL aprovada pela ANAC ou em operação segundo o requisito 91.213(d) do RBAC nº 91, a aeronave deve possuir os equipamentos e instrumentos, requeridos pelo RBAC nº 91, em condições operacionais, devidamente inspecionados, calibrados, pesados e lacrados, conforme aplicável. [RBAC nº 91.205 / RBAC nº 91.213]
- 5.5.3.3.3. Caso a aeronave possua equipamento de navegação, a base de dados deve estar atualizada. Ressalta-se que uma base de dados desatualizada em equipamento de navegação, mesmo que somente afixado ao painel, consiste em instrumento inoperante. Apenas é permitida a operação de aeronave com equipamentos inoperantes quando em conformidade com o que preconiza uma MEL aprovada pela ANAC ou, para aeronaves que não possuem MEL aprovada, em conformidade com a seção 91.213 do RBAC nº 91. [RBAC nº 91.213]
- 5.5.3.3.4. Os assentos dos tripulantes devem possuir cinto de segurança conforme determinado pelo RBAC nº 91. [RBAC nº 91.205(b)(12) / 91.205(b)(13) / 91.205(b)(15) / RBAC 91.313 (g) / RBAC 91.521]
- 5.5.3.3.5. O extintor de incêndio deve estar devidamente instalado, acessível aos tripulantes em voo e em conformidade com as especificações técnicas aplicáveis (tipo e quantidade de agente extintor adequados e com a manutenção realizada conforme o estabelecido pelo fabricante da aeronave e, na ausência de instruções do fabricante da aeronave, pelo fabricante do equipamento). [RBAC nº 91.205(b)(18)]
- 5.5.3.3.6. Aeronaves pressurizadas e as que operam em altitude pressão acima dos 12.500 pés (MSL), operando segundo o RBAC nº 91, devem estar equipadas com sistema de oxigênio suplementar adequado à operação. [RBAC nº 91.211]
- 5.5.3.3.7. Aeronaves pressurizadas e as que operam em altitude pressão acima dos 10.000 pés (MSL), operando segundo o RBAC nº 135, devem estar equipadas com sistema de oxigênio adequado à operação. [RBAC nº 135.89]
- 5.5.3.3.8. Uma lanterna elétrica portátil, em boas condições de operação, é requerida para cada

membro da tripulação para operações VFR noturno e IFR. Independentemente da regra de voo, a lanterna é requerida para as aeronaves operando segundo as Subpartes F e K do RBAC nº 91. A tecnologia de iluminação ou forma de alimentação da lanterna não é regulamentada, devendo apenas ser garantida a boa condição de operação. [RBAC nº 91.205(c)(8) / RBAC 91.205 (d)(1) / RBAC 91.503(a)(1)]

5.5.3.3.9. Para aviões com capacidade máxima acima de 19 passageiros, operando segundo as Subpartes F e K do RBAC nº 91, deve haver uma machadilha de resgate disponível. [RBAC nº 91.513(e)]

5.5.3.3.10. Para aeronaves com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, operando segundo o RBAC nº 135, deve haver uma machadilha acessível aos tripulantes, mas inacessível aos passageiros durante operação normal. [RBAC nº 135.177(b)(3)]

5.5.3.3.11. Os placares requeridos devem estar devidamente instalados e legíveis. [RBAC nº 91.9]

5.5.3.3.12. Transmissores Localizadores de Emergência (ELT) e Personal Locator Beacons (PLB) devem estar em conformidade com o requisito 91.207 do RBAC nº 91. [RBAC 91.207]

5.5.3.3.13. Helicópteros em operação segundo o RBAC nº 135 sobre terreno desabitado ou selva devem possuir ELT em conformidade com o requisito 135.166(b). [RBAC nº 135.166(b)]

#### 5.5.3.4. **Cabine de passageiros e carga.**

5.5.3.4.1. Não pode haver objetos que restrinjam o acesso ou a utilização de qualquer saída normal ou de emergência ou o uso dos corredores do compartimento dos passageiros, inclusive o corredor de acesso ao compartimento dos pilotos. [RBAC nº 91.525(a)(3)(iv)]

5.5.3.4.2. O layout da cabine de passageiros deve estar de acordo com a planta-baixa da aeronave. [RBAC nº 91.203(a)(12) / RBAC nº 91.423]

5.5.3.4.3. Os cintos de segurança devem estar de acordo com o estipulado pelo RBAC nº 91.

5.5.3.4.4. Para aeronaves de propriedade compartilhada, operando segundo a Subparte K do RBAC nº 91, cartões impressos com instruções aos passageiros devem ser transportados na aeronave em locais convenientes para uso de cada passageiro. Os cartões devem ser apropriados à aeronave na qual serão utilizados, conter um diagrama e o método de operar as saídas de emergência e conter outras instruções necessárias para o uso do equipamento de emergência a bordo da aeronave. [RBAC nº 91.1035(f)]

5.5.3.4.5. Para aeronaves que operam sob as regras do RBAC nº 135 é necessário que estejam disponíveis a bordo cartões impressos de informação aos passageiros, colocados em posições convenientes para o uso de cada passageiro. Devem ser apropriados para o respectivo modelo da aeronave, conter um diagrama das saídas de emergência e o método

de operá-las, informações sobre as posições a serem tomadas pelos passageiros em caso de pouso forçado da aeronave e instruções necessárias ao uso do equipamento de emergência a bordo da aeronave. [RBAC nº 135.117(e)]

- 5.5.3.4.6. Aeronaves operando sob as regras do RBAC nº 135 devem possuir a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter os itens especificados no requisito 135.177(b)(1) do RBAC nº 135. Para aeronaves com capacidade para 19 assentos ou menos é opcional o item ressuscitador/reanimador (AMBU) em silicone. [RBAC nº 135.176]
- 5.5.3.4.7. Aeronaves com configuração para passageiros com mais de 19 assentos, operando sob as regras do RBAC nº 135, devem possuir a bordo um conjunto de precaução universal, contendo os itens especificados no requisito 135.177(b)(2) do RBAC nº 135. [RBAC nº 135.177(b)(2)]
- 5.5.3.4.8. Não pode haver objetos obstruindo o acesso ou o uso de qualquer saída de emergência, exceto para operações exclusivamente cargueiras nas condições determinadas pelo requisito 135.87 do RBAC nº 135. [RBAC nº 135.87 / 135.91(a)(5)]
- 5.5.3.4.9. Aviões com mais de 19 assentos, operando segundo o RBAC nº 135, devem possuir saídas de emergência conforme o requisito 135.178 do RBAC nº 135. [RBAC 135.178]
- 5.5.3.4.10. Aeronaves pressurizadas e as que operam em altitude pressão acima dos 14.000 pés (MSL), operando segundo o RBAC nº 91, devem estar equipadas com sistema de oxigênio suplementar adequado à operação. [RBAC nº 91.211]
- 5.5.3.4.11. Aeronaves pressurizadas e as que operam em altitude pressão acima dos 10.000 pés (MSL), operando segundo o RBAC nº 135, devem estar equipadas com sistema de oxigênio adequado à operação com passageiros. [RBAC nº 135.157]
- 5.5.3.4.12. Aeronaves operando segundo a Subparte F e K do RBAC nº 91 ou segundo o RBAC nº 135 devem possuir avisos e placares visíveis para todos os passageiros e comissários, informando sobre a proibição de fumar a bordo e quando da necessidade de ajustar os cintos de segurança. [RBAC nº 91.517 / RBAC nº 135.177(b)(4)]
- 5.5.3.4.13. Aeronaves operando segundo a Subparte F e K do RBAC nº 91 somente podem efetuar o transporte de bagagem de mão e carga se as mesmas estiverem de acordo, respectivamente, com os requisitos 91.523 e 91.525 do RBAC nº 91. [RBAC 91.523 / RBAC 91.525]
- 5.5.3.4.14. Aeronaves operando segundo o RBAC nº 135 somente podem efetuar o transporte de carga, incluindo bagagem de mão, se estiverem de acordo com o requisito 135.87 do RBAC nº 135. Para o transporte em aeronave com configuração cargueira aprovada, deve



haver previsão nas Especificações Operativas do detentor de certificado. [RBAC nº 135.87 / RBAC nº 119.1]

- 5.5.3.4.15. Aeronaves operando segundo a Subparte F e K do RBAC nº 91 devem possuir pelo menos um extintor adequadamente colocado no compartimento de passageiros de cada avião acomodando mais de 6 e menos de 31 passageiros e pelo menos 2 extintores adequadamente colocados no compartimento de passageiros de cada avião acomodando mais de 30 passageiros. Os extintores de incêndio devem ser instalados e presos de maneira a não interferir com a operação segura do avião e não afetar a segurança de tripulantes e passageiros. Eles devem ser rapidamente acessíveis e, salvo se sua localização for clara, seus locais de guarda devem ser apropriadamente identificados. O tipo e quantidade de agente extintor devem ser adequados e a manutenção realizada conforme o estabelecido pelo fabricante da aeronave e, na ausência de instruções do fabricante da aeronave, pelo fabricante do equipamento. [RBAC nº 91.513(c)]
- 5.5.3.4.16. Aeronaves operando segundo o RBAC nº 135, transportando passageiros, devem possuir pelo menos um extintor manual, de tipo aprovado, adequadamente posicionado na cabine de passageiros de: cada grande avião com configuração para passageiros de mais de 6 assentos, excluindo qualquer assento para pilotos; cada avião multimotor com motor a turbina com configuração para passageiros de mais de 6 assentos, excluindo qualquer assento para pilotos; cada aeronave não listada anteriormente neste parágrafo com configuração para passageiros de mais de 9 assentos, excluindo qualquer assento para pilotos. O tipo e quantidade de agente extintor devem ser adequados e a manutenção realizada conforme o estabelecido pelo fabricante da aeronave e, na ausência de instruções do fabricante da aeronave, pelo fabricante do equipamento. [RBAC nº 135.155]
- 5.5.3.4.17. Aviões que possuam uma configuração aprovada para passageiros com mais de 60 e menos de 100 assentos devem possuir um megafone. Os aviões com 100 ou mais assentos devem possuir dois megafones. As características dos megafones e localização estão determinadas pelo requisito 91.513(f) do RBAC nº 91. [RBAC 91.513(f)]
- 5.5.3.4.18. Aeronaves operando segundo o RBAC nº 135 e que estejam autorizadas nas suas Especificações Operativas (EO) a operar sobre terreno desabitado ou selva, ao realizarem tais operações, devem possuir a bordo os equipamentos de emergência requeridos pelo requisito 135.166 do RBAC nº 135. [RBAC nº 135.166]
- 5.5.3.4.19. Aeronaves operando segundo o RBAC nº 91, para operar sobre água, devem possuir os equipamentos de sobrevivência previstos no requisito 91.231 do RBAC nº 91. [RBAC nº 91.231]
- 5.5.3.4.20. Aeronaves operando segundo o RBAC nº 135 e que estejam autorizadas nas suas Especificações Operativas a operar sobre grandes extensões de água e operações “off-shore” com helicópteros, ao realizarem tais operações, devem possuir a bordo os equipamentos de emergência requeridos pelo requisito 135.167 do RBAC nº 135. [RBAC



nº 135.167]

5.5.3.4.21. Helicópteros realizando voo panorâmico sobre a água, segundo o RBAC nº 136, devem estar equipados conforme previsto na seção 136.45 do citado regulamento. [RBAC nº 136.45]

#### 5.5.4. **Inspeção externa.**

5.5.4.1. A aeronave deve estar aeronavegável e em conformidade com os requisitos aplicáveis à sua operação. [RBAC nº 91.7]

5.5.4.2. A seguir são prestadas orientações sobre alguns itens habitualmente verificados em inspeção de rampa. Ressalta-se que a lista de itens não é exaustiva e que, a critério da equipe de fiscalização, outros itens poderão ser fiscalizados.

5.5.4.3. Os seguintes pontos serão objeto de avaliação durante inspeção de rampa:

5.5.4.3.1. Aspecto externo geral.

5.5.4.3.2. Gotejamento de fluidos, combustível ou óleos.

5.5.4.3.3. Estado dos pneus e compartimentos do trem de pouso.

5.5.4.3.4. Desgaste e reparos aparentes, principalmente em áreas aerodinâmicas, bordos de ataque de asas, superfícies de comando, deriva, entradas de ar de motores, pás de hélices e rotores.

5.5.4.4. A aeronave deve estar identificada e marcada conforme o requerido pelo RBAC nº 45.

5.5.4.4.1. A placa de identificação à prova de fogo deve estar em conformidade com os requisitos 45.11 e 45.13 do RBAC nº 45. [RBAC nº 45.11 / RBAC nº 45.13]

5.5.4.4.2. A placa de marcas de nacionalidade e de matrícula devem estar em conformidade com o requisito 45.30-I do RBAC nº 45. [RBAC nº 45.30-I]

5.5.4.4.3. Aeronaves operando sob o RBAC nº 135, serviços aéreos especializados ou voos de instrução devem estar devidamente identificadas, conforme a aplicabilidade e o requerido pelo requisito 45.12-I do RBAC nº 45, enquanto “TRANSPORTE PÚBLICO”, “SAE”, “VOO PANORÂMICO” e “INSTRUÇÃO”. [RBAC nº 45.12-I]

5.5.4.4.4. As marcas de nacionalidade e de matrícula devem estar em conformidade com a Subparte C do RBAC nº 45. [RBAC nº 45 Subparte C]

5.5.4.4.5. Aeronave categoria restrita, leve esportiva, experimental ou com certificado de aeronavegabilidade provisório devem estar marcadas enquanto “RESTRITA”, “LEVE ESPORTIVA”, “EXPERIMENTAL” ou “PROVISÓRIO”, conforme aplicável e de acordo com o requisito 45.23-I (b) do RBAC nº 45. [RBAC nº 45.23-I(b)]

- 5.5.4.4.6. As aeronaves que operam sob as regras do RBAC nº 135 e do RBAC nº 137 devem ter o nome comercial, conforme indicado nas EO emitidas para o operador, devidamente afixado. [RBAC nº 119.9 / RBAC nº 137.9(b)]
- 5.5.4.4.7. Aviões com uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, operando segundo o RBAC nº 135, devem possuir marcas externas das saídas de emergência conforme requerido pelo requisito 135.178(g). [RBAC nº 135.178(g)]

## **5.6. Área de inspeção “Procedimentos”**

- 5.6.1. A fim de verificar os procedimentos estabelecidos pelo operador da aeronave para a operação, ou os previstos nos manuais e programas constantes a bordo, poderão ser realizadas entrevistas com a tripulação, pessoal de terra e passageiros.
- 5.6.2. Dentre os diversos procedimentos que podem ser verificados, dependendo da aplicabilidade, destacam-se os seguintes:
  - 5.6.2.1. Operação realizada ou pretendida e a compatibilidade com a certificação do operador, aeronave e tripulação;
  - 5.6.2.2. Operação de aeronaves experimentais sobre área densamente povoada deve ser realizada conforme estipulado pela IS nº 91.319-001 e alterações posteriores;
  - 5.6.2.3. Planejamento de voo pela tripulação de voo, tal como revisão do clima, planos de voo, dados utilizados para o carregamento, peso e balanceamento e de desempenho e peso de decolagem, NOTAMs, requisitos de controle de voo (despacho, liberação de voo, etc.);
  - 5.6.2.4. Atividades da tripulação de pré-voo da aeronave, como inspeção externa da aeronave, revisão dos diários de bordo, livros de registro e procedimentos de configuração da cabine de comando;
  - 5.6.2.5. Preenchimento e armazenamento (quando aplicável) dos manifestos de carga, peso e balanceamento;
  - 5.6.2.6. Atividades de registro de pós voo nos livros de registros da tripulação de voo;
  - 5.6.2.7. Uso apropriado de MEL e placares, registro, despacho correto de item em ACR, deferimento e encerramento de itens MEL;
  - 5.6.2.8. Registros de manutenção da aeronave;
  - 5.6.2.9. Embarque e desembarque de passageiros, incluindo procedimentos de proteção ao público;
  - 5.6.2.10. Carregamento e acondicionamento de cargas e bagagens;
  - 5.6.2.11. Transporte de artigos perigosos; e

5.6.2.12. Abastecimento.

**5.7. Resultado da inspeção em rampa**

- 5.7.1. Após o término da inspeção, o preposto do operador será informado pela equipe que a atividade foi encerrada.
- 5.7.2. O resultado da fiscalização desencadeará a adoção de providência administrativa, caso constatada infração regulamentar durante ou após a fiscalização, sendo classificadas enquanto preventiva, sancionatória e acautelatória. [Art. 3º da Resolução ANAC nº 472/18]
- 5.7.3. Pessoas naturais, cujas atividades sejam reguladas pela ANAC, e seus representantes, e pessoas naturais que representem pessoas jurídicas cujas atividades sejam reguladas pela ANAC, devem estar cadastrados enquanto usuário externo do protocolo eletrônico. [Art. 13 da Resolução ANAC nº 520/19]
- 5.7.4. A partir do cadastro, todos os atos e comunicações processuais entre a ANAC e os usuários externos previstos no item 5.7.3 serão realizados por meio eletrônico, não sendo admitidos petições de documentos e intimações por meio diverso, exceto quando houver indisponibilidade do meio eletrônico que cause dano relevante à celeridade ou à instrução do processo ou incompatibilidade com os padrões aceitos pelo Protocolo Eletrônico. [Art. 14 da Resolução ANAC nº 520/19]
- 5.7.5. Eventualmente, caso sejam necessárias informações adicionais, tripulante(s), operador(es) e passageiro(s) poderão ser contatados posteriormente.

**6. APÊNDICES**

Apêndice A – Controle de alterações

**7. DISPOSIÇÕES FINAIS**

- 7.1. Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.

## APÊNDICE A – CONTROLE DE ALTERAÇÕES

ALTERAÇÕES REALIZADAS NA REVISÃO C	
ITEM	ALTERAÇÃO REALIZADA
Assunto / Objetivo	Assunto e objetivo alterados para deixar claro que a norma tem a finalidade de orientar e apresentar meios aceitáveis de cumprimento de requisitos que devem ser adotados por operadores e pilotos para promover a conformidade com a legislação vigente.
Toda a IS	Adequações da IS e diversas terminologias a partir da emissão de novos normativos, em especial: <ul style="list-style-type: none"><li>• Regulamentos: RBAC nº 91 (em especial Subparte K), RBAC nº 136</li><li>• Instruções Suplementares: IS nº 91.403-001, 91.319-001.</li></ul>
Seções Diversas	Alteração da estrutura das seções e remoção de orientações e procedimentos internos, direcionados aos servidores da ANAC, bem como retirada da previsão dos requisitos para inspeção em rampa de aeronaves da aviação geral registradas em outros países.
5.5.2.8 e 5.5.2.13	Esclarecimento quanto à aplicabilidade e obrigatoriedade da confecção, porte e guarda da lista de passageiros e manifesto de carga, em linha com a ação nº 4.01 do Programa Voo Simples.