

RESOLUÇÃO Nº 334, DE 1º DE JULHO DE 2014.

Aprova a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X, XXX e XLVI, da mencionada Lei, e considerando o que consta do processo nº 60800.029122/2010-74, deliberado e aprovado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 1º de julho de 2014,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Resolução, a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), intitulado “Requisitos Operacionais: Operações Domésticas, de Bandeira e Suplementares”, consistente nas seguintes alterações:

I - o parágrafo único da Seção 121.15 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.15**

Se um detentor de certificado, operando segundo este regulamento, permitir que um avião de sua propriedade ou por ele arrendado seja engajado em qualquer operação que ele, detentor de certificado, saiba estar violando o parágrafo 91.19(a) do RBHA 91 ou do regulamento que venha a substituí-lo, tal operação pode servir de base para suspensão ou revogação do certificado.” (NR)

II - eliminar a dupla ocorrência do parágrafo 121.135(b)(26), que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.135**

(b)

(26) o nome e as atribuições do pessoal da administração requerido pelo RBAC 119;” (NR)

III - inclusão dos parágrafos 121.135(b)(28) a (30), e subparágrafos, que passam a vigorar com a seguinte redação:

“**121.135**

(b)

(28) componentes e elementos relativos ao sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO) do detentor do certificado, conforme se segue:

(i) política e objetivos de segurança operacional;

(ii) gerenciamento dos riscos à segurança operacional;

(iii) garantia da segurança operacional;

(iv) promoção da segurança operacional.

(29) 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)

(30) obrigação de informação, por AIREP ESPECIAL das tripulações, quando do encontro de fenômenos relacionados a atividades vulcânicas.” (NR)

IV - o parágrafo 121.153(d)(6) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.153**

(d)

(6) Exceto nos casos previstos na seção 121.569, o avião for registrado no Brasil.” (NR)

V - o parágrafo 121.173(f) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.173**

(f) A ANAC pode autorizar, nas especificações operativas, desvios dos requisitos desta subparte se, em circunstâncias extraordinárias, a observância literal de um ou mais desses requisitos não afetar a segurança das operações.” (NR)

VI - o parágrafo 121.291(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.291**

(d) Cada detentor de certificado operando ou pretendendo operar um ou mais aviões terrestres sobre grandes extensões de água ou que, por obrigatoriedade prevista nos regulamentos ou por opção, possua equipamentos requeridos na seção 121.339, deve demonstrar, realizando uma simulação de amaragem de acordo com o parágrafo (b) do Apêndice D deste regulamento, que possui capacidade para executar eficientemente seus procedimentos para esse tipo de emergência. Para detentores de certificado sujeitos ao parágrafo 121.2(a)(1), o presente parágrafo só se aplica quando um novo tipo ou modelo de avião for incluído em sua especificação operativa após 19 de janeiro de 2001.” (NR)

VII - o parágrafo 121.306(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.306**

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, ninguém pode utilizar e nenhum operador ou piloto em comando de um avião pode autorizar a utilização de qualquer dispositivo eletrônico portátil em qualquer avião civil registrado no Brasil operando segundo este regulamento.” (NR)

VIII - o parágrafo 121.306(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.306**

(c) a determinação requerida pelo parágrafo (b)(5) desta seção deverá ser feita pelo detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119 que pretenda autorizar a operação do particular dispositivo a bordo de seus aviões, devendo estabelecer procedimentos adequados para o uso de cada dispositivo eletrônico portátil que tenha autorizado a bordo de suas aeronaves, sendo que tais procedimentos devem constar no manual requerido por 121.133.” (NR)

IX - exclusão do parágrafo 121.306(d) e seus subparágrafos;

X - o parágrafo 121.344(l)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.344**

(l)

(2) British Aerospace 1-11, General Dynamics Convair 580, General Dynamics Convair 600, General Dynamics Convair 640, deHavilland Aircraft Company Ltd. DHC-7, Fairchild Industries FH 227, Fokker F-27 (exceto Mark 50), F-28 Mark 1000 e Mark 4000, Gulfstream Aerospace G-159, Jetstream 4100 series, Lockheed Aircraft Corporation Electra 10-A, Lockheed Aircraft Corporation Electra 10-B, Lockheed Aircraft Corporation Electra 10-E, Lockheed Aircraft Corporation Electra L-188, Lockheed Martin Model 382 (L-100) Hercules, Maryland Air Industries Inc. F27, Mitsubishi Heavy Industries, Ltd YS-11, Short Bros. Limited SD3-30 e Short Bros. Limited SD3-60.” (NR)

XI - inclusão do parágrafo 121.344(n), que passam a vigorar com a seguinte redação:

“**121.344**

(n) Adicionalmente a qualquer outro requisito desta seção, todos aviões modelo Boeing 737 manufaturados após 18 de agosto de 2000 devem gravar os parâmetros listados nos parágrafos (a)(88) até (a)(91) desta seção com as faixas, precisão, resolução e intervalos de gravação especificados no Apêndice M deste regulamento. O cumprimento deste parágrafo é mandatório a partir de 04 de janeiro de 2015.” (NR)

XII - o parágrafo 121.359(e)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.359**

(e)

(1) seja instalado em conformidade com a seção 23.1457 do RBAC 23 (exceto os parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4), e (5)) ou com a seção 25.1457 do RBAC 25 (exceto os parágrafos (a)(6), (d)(1)(ii), (4), e (5)), como aplicável; e” (NR)

XIII - os parágrafos 121.359(i)(1) e (2) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**121.359**

(i)

(1) os requisitos dos parágrafos 23.1457(d)(6) do RBAC 23 ou 25.1457(d)(6) do RBAC 25, como aplicável;

(2) retenha, pelo menos, as 2 (duas) últimas horas das informações gravadas utilizando um gravador que atenda aos padrões do TSO-C123a ou última revisão; e” (NR)

XIV - o parágrafo 121.359(j) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.359**

(j) Todos os aviões com motores a turbina sujeitos a esta seção que tenham sidos manufaturados a partir de 7 de abril de 2010, inclusive, devem ter um gravador de voz na cabine de comando instalado que, adicionalmente, atendam aos seguintes requisitos:” (NR)

XV - o parágrafo 121.359(k) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.359**

(k) Todos os aviões para os quais é requerido possuir um gravador de voz na cabine de comando e um gravador de dados de voo por este regulamento que tenham instalado um equipamento de comunicação por data link após 7 de abril de 2012 devem gravar todas as mensagens por data link como requerido pelos regulamentos de certificação aplicáveis ao avião.” (NR)

XVI - o parágrafo 121.383(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.383**

(c) qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer às restrições estabelecidas pelos parágrafos 61.145(c) e 61.145(d) do RBAC 61 às prerrogativas dos pilotos em comando.” (NR)

XVII - o parágrafo 121.391(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.391**

(a)

(4) para aviões tendo uma capacidade de assentos de mais de 100 passageiros: dois comissários e mais um comissário adicional para cada unidade (ou parte de unidade) de 50 assentos de passageiros acima da capacidade de assentos de 100 passageiros.” (NR)

XVIII - o parágrafo 121.391(b)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.391**

(b)

(1) na configuração de capacidade máxima de assentos para passageiros, com número menor de comissários do que o usado na demonstração de evacuação de emergência;” (NR)

XIX - o parágrafo 121.391(b)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.391**

(b)

(2) em qualquer outra configuração reduzida de capacidade de assentos para passageiros, com número menor de comissários que o previsto no parágrafo (a) desta seção mais os tripulantes adicionais utilizados durante a demonstração de evacuação de emergência.” (NR)

XX - o parágrafo 121.391(f) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.391**

(f) Somente para aeronaves onde sejam requeridos 3 ou mais comissários segundo 121.391(a) ou 121.391(b), na eventualidade de no máximo um comissário em serviço adoecer e ter que ser desembarcado em uma escala, o voo pode prosseguir desde que o número de comissários remanescentes seja proporcional a um comissário para cada grupo (ou fração) de 50 passageiros mais os comissários adicionais utilizados durante a demonstração de evacuação de emergência referenciada no parágrafo (b) desta seção, o que pode implicar na redução da quantidade de passageiros a bordo.” (NR)

XXI - inclusão dos parágrafos 121.391(f)(1) e (2), que passam a vigorar com a seguinte redação:

“**121.391**

(f)

(1) O detentor de certificado deve comunicar a ocorrência à ANAC no prazo máximo de 15 dias corridos.

(2) Para não dificultar ou inviabilizar a atuação requerida, um comissário somente poderá ficar responsável por mais de uma saída de emergência ao nível do assoalho caso estejam dispostas na mesma área ou seção da aeronave, limitado ao máximo de duas saídas de emergência.” (NR)

XXII - o parágrafo 121.400(c)(10) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.400**

(c)

(10) exame de proficiência: exame prático realizado em simulador ou em voo não conduzido segundo este regulamento;” (NR)

XXIII - inclusão do parágrafo 121.400(c)(11), que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.400**

(c)

(11) exame de competência: exame prático realizado em um dispositivo de treinamento aprovado ou em aeronave estática.” (NR)

XXIV - o parágrafo 121.401(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.401**

(a)

(4) prover um número suficiente de instrutores de solo, instrutores de voo, de instrutores de simulador, instrutores de comissário de voo, instrutores de despachante operacional de voo e de examinadores credenciados para conduzir os treinamentos de solo e de voo e os exames requeridos e os cursos de treinamento em simulador permitidos por este regulamento;” (NR)

XXV - exclusão dos parágrafos 121.401(a)(5) e (6);

XXVI - o parágrafo 121.401(b)(7) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.401**

(b)

(7) ser repetido periodicamente e incluirá exames de proficiência segundo requerido neste regulamento.” (NR)

XXVII - o parágrafo 121.401(f) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.401**

(f) Cada instrutor, supervisor ou examinador credenciado do detentor de certificado, responsável por algum conteúdo programático do segmento de solo, segmento de voo, instrução em voo ou exame de proficiência previsto neste regulamento deve:” (NR)

XXVIII - o parágrafo 121.411(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.411**

(e) Examinadores credenciados em avião que não possuam um apropriado certificado de capacidade física válido podem exercer as funções de examinador mas não podem compor a tripulação requerida em operações segundo este regulamento. Adicionalmente, devem atender as provisões dos parágrafos 61.145(c) e 61.145(d) do RBAC 61.” (NR)

XXIX - o parágrafo 121.411(g) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.411**

(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação requeridos no parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se forem completados no mês anterior ou seguinte ao mês requerido.” (NR)

XXX - o parágrafo 121.412(g) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.412**

(g) Os segmentos de voo ou o programa de observação requeridos no parágrafo (f) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se forem completados no mês anterior ou seguinte ao mês requerido.” (NR)

XXXI - o parágrafo 121.413(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.413**

(a)

(2) dentro dos 24 meses precedentes essa pessoa tenha conduzido um exame de proficiência ou de competência sob a observação de um INSPAC ou de outro examinador credenciado designado pelo operador. O exame observado pode ser realizado total ou parcialmente em um avião, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.” (NR)

XXXII - o parágrafo 121.413(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.413**

(b) Os exames observados requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se forem completados no mês anterior ou seguinte ao mês requerido.” (NR)

XXXIII - o parágrafo 121.414(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.414**

(a)

(2) dentro dos 24 meses precedentes essa pessoa tenha, satisfatoriamente, conduzido instrução sob observação de um INSPAC ou um examinador do operador credenciado. O exame observado pode ser realizado, no todo ou em parte, em um avião, em um simulador de voo ou em um dispositivo de treinamento de voo.” (NR)

XXXIV - o parágrafo 121.414(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.414**

(b) Os exames observados requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção são considerados como tendo sido completados no mês requerido se forem completados no mês anterior ou seguinte ao mês requerido.” (NR)

XXXV - o parágrafo 121.417(c)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.417**

(c)

(2) exercícios adicionais de emergência a serem executados durante o treinamento inicial e a cada 24 meses, durante os treinamentos periódicos. Cada tripulante deve:” (NR)

XXXVI - o parágrafo 121.419(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.419**

(c) Os treinamentos de solo de transição e de elevação de nível para pilotos e o de transição para mecânicos de voo podem ser estabelecidos com base no treinamento inicial reduzido segundo o parágrafo 121.405(d).” (NR)

XXXVII - o parágrafo 121.421(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.421**

(b) O treinamento de solo inicial e de transição para comissário de bordo deve incluir um exame de competência para determinar a capacidade da pessoa na execução de seus deveres e responsabilidades. Esse exame pode ser conduzido por um INSPAC ou por um examinador credenciado.” (NR)

XXXVIII - o parágrafo 121.422(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.422**

(b) O treinamento de solo inicial e de transição para despachantes deve incluir um exame de competência, que pode ser conduzido por um INSPAC ou por um examinador credenciado, visando determinar o conhecimento e a habilidade de cada despachante no desempenho dos deveres e responsabilidades especificadas no parágrafo (a) desta seção.” (NR)

XXXIX - o parágrafo 121.432(b)(5) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.432**

(b)

(5) treinamento e exames de competência para comissários de bordo.” (NR)

XL - os parágrafos 121.433(c)(1)(i) e (ii) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**121.433**

(c)

(1)

(i) se tripulante de voo, tenha completado, satisfatoriamente, dentro dos 12 meses precedentes, o treinamento periódico de solo e de voo para o referido avião e para a específica função e tenha sido aprovado em exame de voo como aplicável;

(ii) se comissário ou despachante, tenha completado, satisfatoriamente, dentro dos 12 meses precedentes, o treinamento periódico de solo e tenha sido aprovado em um exame de competência.” (NR)

XLII - o parágrafo 121.433(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.433**

(d) Para cada tipo de avião no qual um piloto exerce a função de piloto em comando, ele deve ter completado satisfatoriamente, dentro dos 12 meses precedentes, um treinamento periódico de voo ou um exame de proficiência.” (NR)

XLIII - os parágrafos 121.434(c)(1) e (2) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**121.434**

(c)

(1)

(i) deve executar as tarefas de piloto em comando sob a supervisão de um examinador credenciado ou de um instrutor de voo em avião; e

(ii) adicionalmente, se um piloto em comando em qualificação estiver completando o treinamento inicial ou de elevação de nível previsto no parágrafo 121.424(d) deste regulamento, ele deve ser observado no desempenho de suas funções por um INSPAC ou examinador credenciado durante, pelo menos, uma etapa de voo que inclua uma decolagem e um pouso. Durante o tempo em que um piloto em comando em qualificação estiver adquirindo a experiência requerida pelos parágrafos (c)(1)(i) e (ii) desta seção, o instrutor de voo em avião que estiver servindo como piloto em comando deve ocupar um dos postos de pilotagem. Entretanto, se o piloto em comando em qualificação estiver em processo de transição, o instrutor de voo em avião servindo como piloto em comando do avião pode ocupar o assento do observador desde que o piloto em transição já tenha realizado pelo menos duas decolagens e dois pousos e tenha demonstrado satisfatoriamente para o instrutor de voo em avião que está capacitado para desempenhar os deveres de piloto em comando do tipo de avião.

(2) um piloto segundo em comando deve executar as tarefas de segundo em comando sob a supervisão de um examinador credenciado ou um instrutor de voo em avião;” (NR)

XLIV - o parágrafo 121.440(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.440**

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de um avião, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, tenha sido submetido a um exame em rota durante o qual tenha realizado, satisfatoriamente, suas obrigações e responsabilidades como piloto em comando em um dos tipos de avião em que voa.” (NR)

XLV - o parágrafo 121.441(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.441**

(a) Nenhum detentor de certificado operando segundo este regulamento pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto de um avião em operações segundo este regulamento, a menos que tenha completado, com sucesso, um exame de proficiência ou um dos cursos de treinamento em simulador descritos

no parágrafo 121.409 (b) deste regulamento dentro dos 12 meses precedentes e o exame em rota, previsto em 121.440, dentro de não menos que os quatro e não mais que os oito meses precedentes.” (NR)

XLV - o parágrafo 121.441(d)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.441**

(d)

(3) o piloto sendo examinado esteja atualizado em operações segundo este regulamento no particular tipo de avião e na particular função a bordo, ou tenha completado satisfatoriamente, dentro dos 6 meses precedentes, um programa de treinamento aprovado para o particular tipo de avião e de função a bordo.” (NR)

XLVI - o parágrafo 121.445(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.445**

(b) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em um aeródromo considerado como exigindo qualificação especial, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes:” (NR)

XLVII - o parágrafo 121.445(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.445**

(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações entre áreas terminais ao longo de rotas ou sobre áreas que requerem qualificação em um tipo especial de navegação, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, tenha demonstrado de modo aceitável pela ANAC ser qualificada no sistema de navegação requerido. Essa demonstração pode ser feita:” (NR)

XLVIII - o parágrafo 121.453(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.453**

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como mecânico de voo em um avião, a menos que, dentro dos 6 meses precedentes, essa pessoa tenha realizado, pelo menos, 50 horas de voo como mecânico no tipo de avião ou que essa pessoa tenha sido examinada por um INSPAC ou um examinador credenciado e demonstrado estar familiarizada com as informações essenciais à tarefa e ser competente na execução dos procedimentos operacionais.” (NR)

XLIX - o parágrafo 121.463(a)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.463**

(a)

(3) voo de familiarização com as operações, que consiste em, pelo menos, 5 trechos operados pelo detentor de certificado ou 5 horas de observação das operações, reais ou em simulador, do detentor de certificado, ambos na cabine de comando ou, em aeronaves que não possuam o assento de observador na cabine de comando, em um assento o mais avançado possível com fones de ouvido ou alto falantes de maneira que possam acompanhar as comunicações da tripulação de voo. Este requisito pode

ser reduzido para um mínimo de 2,5h pela substituição de uma hora de voo por uma decolagem e pouso, sendo que a redução de horas não se aplica a operações realizadas em simulador. Uma pessoa pode atuar como DOV sem atender ao prescrito neste parágrafo (a)(3) por 90 dias após a introdução de um novo avião na frota do detentor de certificado sob este regulamento.” (NR)

L - o parágrafo 121.463(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.463**

(c) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações domésticas ou de bandeira pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, essa pessoa tenha concluído satisfatoriamente o treinamento periódico requerido por 121.427, tenha sido aprovada em exame de competência conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado e realizado satisfatoriamente a familiarização prevista no parágrafo (a)(3) desta seção.” (NR)

LI - o parágrafo 121.465(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.465**

(b)

(3) cada despachante operacional de voo deve ser dispensado de qualquer trabalho para o detentor de certificado pelo menos 24 horas consecutivas em cada semana. A cada mês pelo menos uma dessas dispensas deve coincidir, compulsoriamente, com um domingo. Adicionalmente, ele deve ser dispensado por 24 horas consecutivas em correspondência a cada feriado nacional.” (NR)

LII - inclusão da seção 121.562, que passa a vigorar com a seguinte redação:

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

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

LIII - exclusão do parágrafo 121.585(ii);

LIV - o parágrafo 121.585(j) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.585**

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

LV - o parágrafo 121.590(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.590**

(b) [Reservado].”

LVI - o parágrafo 121.628(b)(3)(i) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.628**

(b)

(3)

(i) tenha sido elaborada de acordo com as limitações contidas no parágrafo (c) desta seção;”

LVII - o parágrafo 121.628(b)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.628**

(b)

(4) existam e estejam disponíveis para o piloto as informações requeridas pelo parágrafo (b)(3)(ii) desta seção e os registros dos equipamentos e instrumentos inoperantes;” (NR)

LVIII - o parágrafo 121.628(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.628**

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

LIX - o parágrafo 121.629(c)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.629**

(c)

(4) procedimentos e responsabilidades para degelo ou antigelo do avião, procedimentos e responsabilidades para verificações pré-decolagem e procedimentos e responsabilidades para verificação de contaminação pré-decolagem. Uma verificação pré-decolagem é uma verificação das asas e de outras superfícies sensíveis do avião quanto à geada, gelo ou neve, dentro do tempo de atuação estabelecido para esse avião. Uma verificação de contaminação pré-decolagem é uma verificação para assegurar que asas, superfícies de controle e outras superfícies críticas definidas no programa do detentor de certificado estão livres de geada, gelo ou neve. Essa verificação deve ser conduzida dentro dos cinco minutos anteriores ao início da decolagem, devendo ser feita do lado de fora do avião a menos que o programa aprovado dê outra solução.” (NR)

LX - o parágrafo 121.665(a)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.665**

(a)

(2) a responsabilidade final pela precisão e preparação do manifesto de carga será sempre do despachante operacional de voo e do piloto em comando do avião, cabendo a estes a assinatura do mesmo.” (NR)

LXI - o parágrafo 121.683(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.683**

(a)

(1) manter registros atualizados de cada tripulante (e de cada despachante para operações domésticas e de bandeira), relacionados aos requisitos deste regulamento (exames em rota, exames de proficiência, qualificação em aviões, treinamento, exame médico, horas de voo etc.); e” (NR)

LXII - o parágrafo 121.715(a)(18) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.715**
(a)
(18) local para rubrica do piloto em comando da aeronave;” (NR)

LXIII - o parágrafo único da Seção 121.723 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.723 Qualificação**
Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações, regulares ou não, para aeródromos fora do Brasil, a menos que demonstre que os pilotos (piloto em comando e segundo em comando) designados para tais operações conhecem as regras de tráfego aéreo dos países a serem sobrevoados, inclusive do país do aeródromo de destino (e de alternativa). Adicionalmente, o detentor de certificado é responsável por assegurar que tais pilotos sejam capazes de conduzir todas as comunicações bilaterais com os órgãos de tráfego aéreo estrangeiro em língua inglesa e cumprir com os requisitos de proficiência linguística estabelecidos na seção 61.10 do RBAC 61” (NR)

LXIV - o parágrafo 121.903(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.903**
(b) Cada detentor de certificado que obtenha a aprovação de um AQP sob esta subparte deve atender a todos os requisitos do AQP e desta subparte no lugar dos requisitos dos RBAC 61, 121 ou 135 e RBHA 63 e 65, ou os regulamentos que venham a substituí-los. No entanto, cada requisito aplicável dos RBAC citados, incluindo, mas não se limitando aos requisitos de exames de competência, que não esteja especificamente indicado no AQP continua aplicável ao detentor de certificado e aos empregados a serem treinados e qualificados pelo detentor de certificado. Ninguém pode ser treinado sob um AQP a não ser que este seja aprovado pela ANAC e atenda a todos os requisitos do AQP e deste regulamento.” (NR)

LXV - o parágrafo 121.903(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.903**
(e) Qualquer treinamento ou avaliação requerida por um AQP que seja satisfatoriamente concluído no mês antes ou após o mês no qual deveria ser feito o treinamento periódico, será considerado como concluído no mês de referencia.” (NR)

LXVI - os parágrafos 121.915(a)(2)(i) e (ii) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**121.915**
(a)
(2)
(i) para piloto em comandos, segundos em comando, e mecânicos de voo: uma apreciação inicial de acordo com a documentação do programa, aprovado pela ANAC, do detentor de certificado;
(ii) para piloto em comandos, segundos em comando, e mecânicos de voo, comissários, instrutores de voo e examinadores credenciados: treinamento de solo incluindo uma revisão geral dos conhecimentos e habilidades cobertas pelo treinamento de qualificação, informação atualizada sobre novos procedimentos desenvolvidos e informação sobre segurança operacional;” (NR)

LXVII - o parágrafo 121.915(b)(1)(i) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.915**

(b)

(1)

(i) para piloto em comandos, segundos em comando, e mecânicos de voo: uma avaliação de proficiência, partes que deverão ser conduzidas no avião, simulador de voo, ou dispositivo de treinamento de voo como aprovado no currículo do detentor de certificado que deve ser completado durante cada período de avaliação;” (NR)

LXVIII - os parágrafos 121.915(b)(2)(i), (ii) e (iii) passam a vigorar com a seguinte redação:

“**121.915**

(b)

(2)

(i) exceto como prescrito no parágrafo (b)(2)(ii) desta seção, para pilotos em comando: uma verificação de competência conduzida no avião durante a realização de operações sob o RBAC 121 ou 135 ou durante voos de traslado ou de cheque. Uma verificação de competência deve ser completada no mês do meio do período de avaliação;

(ii) com a aprovação da ANAC, uma estratégia de verificações de competência não avisadas pode ser utilizada no lugar do requerido pelo parágrafo (b)(2)(i) desta seção. O detentor de certificado que opte pelo previsto neste parágrafo deve garantir que as verificações de competência não avisadas são administráveis e que os tripulantes não tenham ciência antecipada destas verificações. Adicionalmente, O AQP do detentor de certificado deve assegurar que cada piloto em comando seja checado pelo menos uma vez a cada 24 meses. Minimamente, o número de verificações de competência não avisadas realizadas a cada período de um ano deve ser igual a 50% do número de pilotos em comando do detentor de certificado de acordo com uma estratégia aprovada pela ANAC para esta finalidade. Por fim, as verificações de competência conduzidas sob este parágrafo devem ser realizadas sobre todas as áreas geográficas voadas pelo detentor de certificado de acordo com uma amostragem aprovada pela ANAC para este propósito;

(iii) Durante as verificações de competência requeridas pelos parágrafos (b)(2)(i) e (ii) desta seção, cada pessoa que trabalhe como piloto em comando, segundo em comando ou mecânico de voo para aquele voo deve ser individualmente avaliada para determinar se a pessoa está adequadamente treinada, proficiente em relação àquele avião em particular, função, tipo de operação na qual trabalha; e que a pessoa tem conhecimentos e habilidades suficientes para operar efetivamente como parte da tripulação. A pessoa encarregada da avaliação deve ser um INSPAC ou examinador credenciado e deve possuir as licenças e habilitações requeridas para atuar como piloto em comando daquele avião.” (NR)

LXIX - o parágrafo 121.915(c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.915**

(c) Experiência recente. Para piloto em comando, segundos em comando, mecânicos de voo, despachantes de voo, instrutores de voo, examinadores credenciados e comissários experiência recente aprovada requerida, apropriada a função.” (NR)

LXX - o parágrafo 121.915(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.915**

(d) Duração dos ciclos e períodos. Inicialmente, o ciclo de qualificação continuada aprovada para um AQP não deve exceder o período de duração de 24 meses e deve incluir dois ou mais períodos de avaliações de igual duração. Posteriormente, se houver uma demonstração pelo detentor de certificado que uma extensão é segura, A ANAC pode aprovar uma extensão do tempo do ciclo de qualificação continuada até um máximo de 36 meses de duração.” (NR)

LXXI - o parágrafo 121.1001(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1001**

(a)

(4) armazenamento;” (NR)

LXXII - o parágrafo 121.1001(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1001**

(b)

(3) treinamento periódico sobre artigos perigosos - treinamento requerido a cada 24 meses - ou a cada 12 meses para os membros da tripulação e os despachantes operacionais de voo - para cada pessoa que tenha completado satisfatoriamente o programa aprovado de treinamento inicial de artigos perigosos e que realiza ou supervisiona diretamente qualquer um das funções descritas no parágrafo (a) desta seção.” (NR)

LXXIII - o parágrafo 121.1003(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1003**

(a)

(1) satisfaça os requisitos do Apêndice O deste regulamento e do RBAC 175;” (NR)

LXXIV - o parágrafo 121.1005(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1005**

(a) Requisitos de treinamento. O detentor de certificado não utilizará nenhum membro da tripulação ou pessoa que realize qualquer das funções definidas no parágrafo 121.1001(a), a não ser que tenha completado com êxito o treinamento inicial e periódico dentro dos 24 meses anteriores, ou 12 meses para os membros da tripulação e os despachantes operacionais de voo.” (NR)

LXXV - o parágrafo 121.1005(d) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1005**

(d) Treinamento periódico de artigos perigosos. Data de cumprimento. Se uma pessoa completou o treinamento periódico no mês anterior ou posterior ao mês requerido de treinamento, se considerará que tenha realizado o treinamento neste mês. Se a pessoa completou o treinamento um mês antes ao mês anterior ao vencimento, o mês base passará a ser o mês de realização do treinamento.” (NR)

LXXVI - o parágrafo 121.1005(e) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1005**

(e) Oficinas de manutenção. O detentor de certificado deve se assegurar que cada oficina de reparos que trabalhe para ele ou em seu nome seja notificada por escrito sobre as políticas e as especificações operativas que autorizam ou proíbem a aceitação, rejeição, manejo, armazenamento e o transporte de artigos perigosos incluindo os artigos do operador.” (NR)

LXXVII - o parágrafo 121.1107(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1107**

(a) Nenhum detentor de certificado poderá operar um Airbus modelo A-300 (excluindo as séries -600), British Aerospace modelo BAC 1-11, Boeing modelo 707, 720, 727, 737, ou 747, McDonnell Douglas modelo DC-8, DC-9/MD-80 ou DC-10, Fokker modelo F28, ou Lockheed modelo L-1011 além do número aplicável de ciclos de voo para a implementação especificada abaixo, ou até a data de 25 de maio de 2004, o que ocorrer mais tarde, a menos que tenham sido desenvolvidas linhas de ação para avaliação de reparos aplicáveis na superfície do vaso de pressão da fuselagem (revestimento da fuselagem, revestimento das portas e almas das cavernas de pressão) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao programa de manutenção aprovado pela ANAC.” (NR)

LXXVIII - o parágrafo 121.1117(n) passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1117**

(n) Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer avião no qual um tanque de combustível auxiliar esteja instalado após 19 de setembro de 2019, a não ser que a ANAC tenha certificado o tanque em conformidade com a seção 25.981 do RBAC 25 em vigor em 26 de dezembro de 2008.” (NR)

LXXIX - exclusão das seções 121.1201 e 121,1203;

LXXX - exclusão das seções 121.1209, 121.1213, 121.1217 e 121.1219;

LXXXI - inclusão da seção 121.1221, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“**121.1221 Requisitos gerais**

(a) O gestor responsável de um requerente ou um detentor de certificado, conforme prescrito no PSOE-ANAC, deve desenvolver, implantar e manter um SGSO que atenda aos requisitos desta subparte.

(b) Salvo o exposto na subparte CC deste regulamento, referente às disposições transitórias, o requerente ou detentor de certificado, para operar segundo este regulamento, deve possuir um SGSO implantado e operando conforme o estabelecido nesta subparte.

(c) O SGSO desenvolvido pelo requerente ou detentor de certificado, deve conter os seguintes componentes e elementos:

(1) componente “política e objetivos de segurança operacional” (desenvolvido pela seção 121.1225 deste regulamento), que contém os seguintes elementos:

(i) compromisso da administração;

(ii) responsabilidade acerca da segurança operacional;

(iii) designação do pessoal chave de segurança operacional;

(iv) coordenação do PRE; e

(v) documentação.

- (2) componente “gerenciamento de riscos à segurança operacional” (desenvolvido pela seção 121.1227 deste regulamento), que contém os seguintes elementos:
- (i) identificação de perigos; e
 - (ii) avaliação e mitigação dos riscos.
- (3) componente “garantia da segurança operacional” (desenvolvido pela seção 121.1229 deste regulamento), que contém os seguintes elementos:
- (i) medição e monitoramento do desempenho da segurança operacional;
 - (ii) gestão da mudança; e
 - (iii) melhoria contínua do SGSO.
- (4) componente “promoção da segurança operacional” (desenvolvido pela seção 121.1231 deste regulamento), que contém os seguintes elementos:
- (i) treinamento e qualificação; e
 - (ii) comunicação acerca da segurança operacional.
- (d) O gestor responsável deve garantir que o SGSO seja compatível com o tamanho, natureza e complexidade das operações do detentor de certificado.” (NR)

LXXXII - inclusão da seção 121.1225, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.1225 Componente “política e objetivos de segurança operacional

(a) Elemento “compromisso da administração”. Deve contemplar os seguintes aspectos:

(1) definição, pelo gestor responsável, da política de segurança operacional do detentor de certificado, contendo:

- (i) comprometimento organizacional acerca da segurança operacional;
- (ii) declaração explícita sobre as provisões de recursos necessárias para a implementação da política de segurança operacional;
- (iii) procedimentos de reporte de segurança operacional;
- (iv) indicação clara dos tipos de comportamentos inaceitáveis referentes às atividades do detentor de certificado e incluir as circunstâncias sob as quais ações disciplinares não serão aplicáveis;
- (v) assinatura do gestor responsável do detentor de certificado;
- (vi) procedimento para divulgação, com aprovação visível do gestor responsável, para toda a organização;
- (vii) procedimento de revisão periódica para garantir que ela permaneça relevante e apropriada ao detentor de certificado.

(2) estabelecimento, pelo gestor responsável, dos objetivos de segurança operacional;

(3) definição, pelo gestor responsável, do NADSO, que deve ser aceito pela ANAC, considerando:

- (i) os IDSO;
- (ii) as MDSO; e
- (iii) os ReqSO.

(4) estabelecimento, pelo gestor responsável, de meios formais de aquisição de dados de segurança operacional, incluindo:

- (i) reportes obrigatórios;
- (ii) reportes voluntários;
- (iii) auditorias; e
- (iv) outros meios formais que o detentor de certificado dispuser.

(5) Desenvolvimento e manutenção, pelo gestor responsável, de procedimentos para registro e análise dos dados abaixo, visando o acompanhamento do NADSO:

- (i) perigos identificados, suas consequências, riscos associados e ações de mitigação;
- (ii) ESO;
- (iii) dificuldades em serviço; e

- (iv) outros dados que o detentor de certificado dispuser.
- (b) Elemento “responsabilidade acerca da segurança operacional”. Deve contemplar os seguintes aspectos:
- (1) identificação de um gestor responsável que, a despeito de outras funções, possui responsabilidade final em nome do detentor de certificado para implementação, operação e manutenção do SGSO;
 - (2) definição clara das responsabilidades de segurança operacional na organização, incluindo a responsabilidade direta pela segurança operacional por parte dos gestores estratégicos;
 - (3) identificação de responsabilidades de todos os gestores, a despeito de outras funções, assim como o pessoal do detentor de certificado com respeito ao desempenho da segurança operacional do SGSO;
 - (4) documentação e comunicação das responsabilidades e autoridades da segurança operacional na organização;
 - (5) definição dos níveis hierárquicos com autoridade para tomar decisões a respeito da tolerabilidade do risco à segurança operacional;
 - (6) envio à ANAC, pelo gestor responsável, de informações relativas à:
 - (i) dificuldades em serviço;
 - (ii) emergências que se enquadrem no descrito pelas seções 121.557 e 121.559;
 - (iii) Relatório Inicial de Resposta a Emergência (RIRE), quando se tratar de emergência com aeronave que resulte em acionamento de seu PRE; e
 - (7) envio ao CENIPA, pelo gestor responsável, de informações relativas à ESO previstos neste RBAC ou em regulamentação afeta às suas atividades.
- (c) Elemento “designação do pessoal chave de segurança operacional”. Deve contemplar os seguintes aspectos:
- (1) definição, pelo gestor responsável, de uma estrutura administrativa de segurança operacional necessária à implantação, operação e manutenção de um SGSO proporcional ao tamanho, natureza e complexidade da sua operação;
 - (2) designação formal, pelo gestor responsável, de um DSO ou GSO que atenda aos requisitos pertinentes do RBAC 119 e que terá as seguintes responsabilidades:
 - (i) implantação, operação e manutenção de um SGSO eficaz;
 - (ii) apresentação de informes periódicos ao gestor responsável sobre a eficácia do SGSO e proposição de melhorias;
 - (iii) assessoramento ao gestor responsável, devendo ter:
 - (A) acesso direto ao gestor responsável e aos gestores estratégicos do detentor de certificado;
 - (B) acesso aos dados e às informações sob qualquer aspecto relacionado à segurança operacional do detentor de certificado;
 - (C) autonomia administrativa para auditar e investigar qualquer setor ou processo relacionado à segurança operacional do detentor de certificado.
 - (3) estabelecimento, pelo gestor responsável, de dois tipos de fórum de reuniões periódicas:
 - (i) um fórum que vai tratar da estratégia de segurança operacional, que tenha as seguintes:
 - (A) composição:
 - (1) gestor responsável, que deve presidi-lo;
 - (2) DSO ou GSO;
 - (3) gestores estratégicos ; e
 - (4) outras pessoas que o gestor responsável julgar necessárias.
 - (B) funções:
 - (1) orientação ao fórum de ação;
 - (2) estabelecimento de objetivos de segurança operacional;

- (3) elaboração de relatórios estratégicos com base nos relatórios de ação e na documentação do SGSO;
- (4) reservado; e
- (5) assessoramento do gestor responsável sobre o SGSO.
- (ii) um fórum que vai tratar das ações de segurança operacional, que tenha as seguintes:
 - (A) composição:
 - (1) DSO ou GSO, que deve presidi-lo;
 - (2) gestores táticos e operacionais ; e
 - (3) outras pessoas que o DSO ou GSO julgar necessárias.
 - (B) funções:
 - (1) implantação das determinações do fórum estratégico;
 - (2) elaboração de relatórios de ação com base nos relatórios estratégicos e na documentação do SGSO; e
 - (3) assessoramento do DSO ou GSO sobre o SGSO.
- (d) Elemento “coordenação do PRE”. Deve contemplar os seguintes aspectos:
 - (1) desenvolvimento, pelo DSO ou GSO, de um PRE contendo as ações necessárias à sua implementação, entre elas as que permitam:
 - (i) a transição ordenada e eficaz das operações normais às atividades de emergência;
 - (ii) o retorno das atividades de emergência às operações normais; e
 - (iii) a coordenação com os Planos de Emergência de Aeródromo (PLEM) dos aeródromos onde opere.
 - (2) designação, pelo gestor responsável, de um coordenador para a execução do PRE;
 - (3) definição, pelo gestor responsável, das responsabilidades do pessoal envolvido na implementação do PRE;
 - (4) garantia, pelo DSO ou GSO, de que o PRE permaneça adequado à operação do detentor de certificado; e
 - (5) realização, pelo DSO ou GSO, de treinamentos simulados periódicos de emergência.
- (e) Elemento “documentação”. Deve contemplar os seguintes aspectos:
 - (1) apresentação, pelo DSO ou GSO, de um MGSO, em papel e mídia eletrônica, de acordo com os requisitos da seção 121.135;
 - (2) arquivamento, por um prazo mínimo de 5 anos, do registro dos dados de segurança operacional citados nos parágrafos (a)(4) e (a)(5) desta seção, permitindo sua rastreabilidade;
 - (3) garantia, pelo DSO ou GSO, de que a documentação acima referida permaneça adequada à operação do detentor de certificado.” (NR)

LXXXIII - inclusão da seção 121.1227, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.1227 Componente “gerenciamento de riscos à segurança operacional

- (a) Elemento “identificação de perigos”. Deve contemplar a identificação de perigos, e suas consequências, considerando meios formais de aquisição dos dados de segurança operacional em relação a:
 - (1) métodos:
 - (i) reativos (na subparte do processo reativo que contenha as atividades de investigação de acidentes/incidentes aeronáuticos deve ser utilizado o pessoal qualificado pelo SIPAER ou com qualquer outra habilitação equivalente reconhecida pela ANAC); e
 - (ii) preventivos e preditivos.
 - (2) processos, considerando:
 - (i) a aquisição dos dados de segurança operacional;

- (ii) o registro dos dados de segurança operacional;
 - (iii) a análise dos dados de segurança operacional; e
 - (iv) a distribuição da informação de segurança operacional.
- (b) Elemento “avaliação e mitigação dos riscos”. Deve contemplar os seguintes aspectos:
- (1) a avaliação dos riscos à segurança operacional, considerando:
 - (i) sua definição em termos de probabilidade e severidade; e
 - (ii) a classificação resultante, em termos de tolerabilidade.
 - (2) a mitigação dos riscos à segurança operacional, considerando:
 - (i) cada risco classificado como intolerável ou tolerável com mitigação após a aplicação dos critérios apresentados no parágrafo (b)(1) desta seção; e
 - (ii) monitoramento das ações implantadas para garantir que cada risco classificado se mantenha na região tolerável ou tolerável com mitigação, de acordo com a proposta apresentada.” (NR)

LXXXIV - inclusão da seção 121.1229, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.1229 Componente “garantia da segurança operacional

- (a) Elemento “medição e monitoramento do desempenho da segurança operacional”. Deve contemplar os seguintes aspectos:
- (1) desenvolvimento, pelo DSO ou GSO, de procedimentos para:
 - (i) medir o desempenho da segurança operacional do detentor de certificado, estabelecidos de acordo com o parágrafo 121.1225(a)(3); e
 - (ii) monitorar a eficácia da mitigação dos riscos à segurança operacional desenvolvida conforme o parágrafo 121.1227(b)(2);
 - (2) caso seja observado um baixo desempenho de segurança operacional do detentor de certificado em relação ao estabelecido no parágrafo 121.1225(a)(3), realização de um gerenciamento de riscos à segurança operacional, conforme seção 121.1227, visando o restabelecimento do NADSO aceito pela ANAC.
- (b) Elemento “gestão da mudança”. Deve contemplar o desenvolvimento, pelo DSO ou GSO, de um processo formal para:
- (1) identificar as mudanças dentro da organização que possam afetar os processos e as atividades relacionados à segurança operacional do detentor de certificado;
 - (2) descrever os ajustes necessários para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças; e
 - (3) eliminar ou modificar as mitigações dos riscos à segurança operacional, desenvolvidos conforme o parágrafo 121.1227(b)(2), que não sejam efetivas devido às mudanças no ambiente operacional.
- (c) Elemento “melhoria contínua do SGSO”. Deve contemplar os seguintes aspectos:
- (1) estabelecimento, pelo DSO ou GSO, de meios que permitam acompanhar os IDSO, as MDSO e os ReqSO relacionados ao NADSO aceito pela ANAC, das atividades do detentor de certificado;
 - (2) desenvolvimento, pelo DSO ou GSO, de meios que permitam o estabelecimento de novos IDSO, MDSO e ReqSO compatíveis com a evolução do ambiente operacional do detentor de certificado;
 - (3) desenvolvimento, pelo DSO ou GSO, de auditorias que verifiquem periodicamente a operacionalidade e a efetividade do SGSO do detentor de certificado; e
 - (4) desenvolvimento, pelo DSO ou GSO, de meios de incentivo aos funcionários do detentor de certificado e a todo o pessoal envolvido nas suas operações para que:
 - (i) se envolvam nos assuntos de segurança operacional; e
 - (ii) reportem perigos, ESO e dificuldades em serviço.” (NR)

LXXXV - inclusão da seção 121.1231, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.1231 Componente “promoção da segurança operacional

(a) Elemento “treinamento e qualificação”. Deve contemplar os seguintes aspectos:

(1) desenvolvimento, pelo DSO ou GSO, de um programa de treinamento específico relacionado à implantação e operação do SGSO assegurando que o pessoal do detentor de certificado esteja adequadamente qualificado conforme a sua função prevista naquele Sistema;

(2) garantia, pelo DSO ou GSO, de que o programa de treinamento específico desenvolvido abrange toda a organização e define o público-alvo, o conteúdo e a carga horária de cada curso, de forma proporcional à complexidade das atividades desempenhadas pelos profissionais envolvidos;

(3) garantia, pelo DSO ou GSO, de que a elaboração do programa de treinamento específico seja desenvolvida por pessoal com capacidade reconhecida pelo DSO ou GSO;

(4) garantia, pelo DSO ou GSO, de que o programa de treinamento específico inclua meios adequados de solo e instrutores qualificados. O gestor responsável possui responsabilidade final pela qualidade dos cursos ministrados e pelo treinamento do seu pessoal, mesmo que contrate organizações terceirizadas para desenvolver e/ou ministrar todo o programa ou parte dele.

(5) garantia, pelo DSO ou GSO, de que o currículo de treinamento em SGSO para o pessoal estratégico inclua:

(i) regulação da ANAC para o SGSO;

(ii) o SGSO do detentor de certificado; e

(iii) estudos de casos de SGSO em organizações, independentemente da área de atuação.

(6) garantia, pelo DSO ou GSO, de que o currículo de treinamento em SGSO para o pessoal tático e operacional tenha validade bienal e inclua:

(i) fundamentos do SGSO;

(ii) o SGSO do detentor de certificado;

(iii) a cultura de segurança operacional do detentor de certificado;

(iv) reportes de perigos, de ESO e de dificuldades em serviço; e

(v) estudos de casos de SGSO em organizações, independentemente da área de atuação.

(7) garantia, pelo DSO ou GSO, de que o programa de treinamento específico é eficaz, considerando a política e os objetivos de segurança operacional do detentor de certificado.

(b) Elemento “comunicação acerca da segurança operacional”. Deve contemplar os seguintes aspectos:

(1) desenvolvimento, pelo gestor responsável, de processos formais para difundir e comunicar aspectos de segurança operacional do detentor de certificado, de forma que possam:

(i) assegurar que todo pessoal esteja informado sobre o SGSO;

(ii) transmitir informação crítica sobre segurança operacional;

(iii) assegurar o desenvolvimento e manutenção de uma cultura de segurança operacional;

(iv) explicar porque são tomadas ações específicas de segurança operacional;

(v) explicar porque são introduzidos ou modificados os procedimentos de segurança operacional; e

(vi) dar conhecimento a todo o pessoal sobre os IDSO, as MDSO e os ReqSO.

(2) estabelecimento, pelo gestor responsável, de meios formais de comunicação acerca de segurança operacional, podendo incluir boletins operacionais, circulares, publicações, estudos, pesquisas, mensagens eletrônicas, internet, intranet ou outros meios formais que o detentor de certificado dispuser.” (NR)

LXXXVI - inclusão da subparte CC, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“SUBPARTE CC DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

121.1235 Disposições transitórias

(a) Do SGSO, conforme exposto na Subparte BB deste RBAC:

(1) A menos que de outra forma aceito pela ANAC, o SGSO deve estar inteiramente implantado, como requerido pelo parágrafo 121.1221(b), exceto quanto aos requisitos abaixo, os quais devem ser implantados até 1º de maio de 2014:

(i) implantação da garantia da segurança operacional, desenvolvendo:

(A) níveis aceitáveis de segurança operacional;

(B) os indicadores e metas de desempenho;

(C) o processo de melhoria contínua do SGSO;

(ii) desenvolvimento e implantação da garantia de segurança operacional;

(iii) provisão de treinamento relacionado com a garantia de segurança operacional e com o plano de resposta a emergências; e

(iv) desenvolvimento da documentação relativa à garantia da segurança operacional e ao plano de resposta a emergências.

(b) Todos os requisitos que representem exigências adicionais em relação à Emenda 02 do RBAC 121 possuem prazo até 4 de outubro de 2014 para seu cumprimento” (NR)

LXXXVII - o parágrafo (l)(2), Seção III, primeira coluna, Tabela do Apêndice E passa a vigorar com a seguinte redação:

“(2) Procedimento ILS com perda de um ou mais motores antes de iniciar a aproximação final, com prosseguimento para pouso ou aproximação perdida.

Para o treinamento de segundo em comando deverá ser observado uma perda máxima de 50% da potência ou empuxo. Para um avião com 3 motores, deverá ser considerado uma perda máxima de 1/3 dos motores.” (NR)

LXXXVIII - os parágrafos (e)(3)(i) e (ii), Seção IV, primeira coluna, Tabela do Apêndice E passam a vigorar com a seguinte redação:

“(i) O segundo em comando deverá estar proficiente em perda de 50% dos motores e, no caso de avião com 3 motores, em perda de apenas um motor.

(ii) O piloto em comando ou segundo em comando em elevação de nível para comando deverá estar proficiente em operação de aproximação e pouso com perda de 50% dos motores (ou de dois motores, para avião com três motores).” (NR)

LXXXIX - o parágrafo (c), Seção I, primeira coluna, Tabela do Apêndice F passa a vigorar com a seguinte redação:

“(c) Táxi

Esta manobra inclui o táxi, procedimentos de entrada e saída dos pátios e terminais de embarque/desembarque de acordo com as instruções dos apropriados órgãos de tráfego aéreo e/ou com a pessoa que conduz o exame. Caso o avião não possua dirigibilidade no solo do assento do segundo em comando, para o caso de exame de

proficiência de segundo em comando o mesmo só será avaliado nas obrigações a ele previstas durante a manobra." (NR)

XC - o parágrafo (d)(1), Seção III, primeira coluna, Tabela do Apêndice F passa a vigorar com a seguinte redação:

“(1) A aproximação circular deve ser feita de tal modo que o piloto esteja em condições visuais com a pista em uso ao atingir os últimos 90 graus, perpendicular ao eixo da pista em uso.

A aproximação circular deve ser feita sem ações excessivas nos comandos, não excedendo os limites operacionais do avião. O ângulo máximo de inclinação não deve ultrapassar os 30 graus. Se as condições locais não permitirem esse tipo de manobra, a mesma poderá ser aceita conforme o § 121.441(d). No entanto, essa manobra não poderá ser suprimida em dois exames de proficiência sucessivos. A aproximação circular não é requerida para segundo em comando.” (NR)

XCI - a Seção V, caput, primeira coluna, Tabela do Apêndice F passa a vigorar com a seguinte redação:

“Apesar das autorizações para combinações de manobras a serem feitas em simulador, pelo menos dois pousos (um com parada total) devem ser feitos por todo piloto em comando e segundo em comando nos exames de proficiência. Pousos e aproximações para pousos devem incluir o seguinte, podendo, como apropriado, combiná-los entre si:” (NR)

XCII - o parágrafo (d), Seção V, primeira coluna, Tabela do Apêndice F passa a vigorar com a seguinte redação:

“(d) Manobras de pouso com falha do sistema motopropulsor, como se segue:

(1) No caso de avião com 3 motores, manobra de pouso com procedimento aprovado, com a perda simulada de dois motores (central e um lateral); ou

(2) No caso de outros aviões multimotores, manobra de pouso com a perda simulada de 50% dos motores de modo assimétrico

Apesar do requerido nos subparágrafos (d)(1) e (d)(2) deste parágrafo, para segundo em comando será exigido, para proficiência, no caso do avião com três motores, apenas a perda de um motor e no caso de outros aviões multimotores, a perda de 50% dos motores poderá ser considerada como perda simétrica (perda igual em ambas as asas).” (NR)

XCIII - os parágrafos (a)(1) e (2) da Seção 1 do Apêndice H passam a vigorar com a seguinte redação:

“(1) vinte e um dias antes de realizar quaisquer modificações na programação que possa ter impacto na dinâmica de solo ou de voo de um simulador Apêndice H, uma listagem completa dessas modificações, incluindo modificações relacionadas com o movimento e o sistema de visualização, deve ser encaminhada, por escrito, à ANAC;
(2) se a ANAC não contestar as modificações propostas dentro dos 21 dias, o operador pode implementar as mesmas;” (NR)

XCIV - o parágrafo (b)(1)(iii) da Seção 3 do Apêndice H passa a vigorar com a seguinte redação:

“(iii) pousos em exame de proficiência, sem os requisitos de pouso em linhas normais (121.441).” (NR)

XCV - o parágrafo (c)(1)(iv) da Seção 3 do Apêndice H passa a vigorar com a seguinte redação:

“(iv) para todos os requerentes pilotos segundo em comando que atendem aos requisitos de experiência aeronáutica contidos na seção 61.141 do RBAC 61, os treinamentos inicial e de elevação de nível e exames requeridos por este regulamento e o exame de proficiência para concessão da licença de piloto de linha aérea previsto na seção 61.143 do RBAC 61.” (NR)

XCVI - o parágrafo (d)(1)(i) da Seção 3 do Apêndice H passa a vigorar com a seguinte redação:

“(i) exceto quanto aos requisitos listados na próxima sentença, todos os treinamentos e exames em voo de piloto requeridos por este regulamento e os requisitos para exames para obtenção de licença PLA do RBAC 61. Os exames em rota requeridos pela seção 121.440 deste regulamento, os requisitos para avião estático do Apêndice E deste regulamento e os requisitos de aquisição de experiência da seção 121.434 deste regulamento devem continuar a ser executados em avião.” (NR)

XCVII - os itens 88 e 89, primeira coluna, da tabela do Apêndice M passam a vigorar com a seguinte redação:

“88. Forças em todos os controles de voo da cabine (volante, coluna e pedais) (18) e (19)
89. Estado do *Yaw damper*” (NR)

XCVIII - a Nota 2 da Tabela 1 do Apêndice O passa a vigorar com a seguinte redação:

“Nota 2. Quando uma pessoa oferece uma consignação de artigos perigosos, incluindo COMAT, para ou no nome do detentor de certificado, essa pessoa deve ser treinada conforme o programa de treinamento do detentor de certificado e cumprir com as responsabilidades e treinamento do remetente/expedidor. Caso essa pessoa ofereça bens/mercadorias em outro equipamento do outro detentor de certificado, a pessoa deve ser treinada conforme os requisitos de treinamento do RBAC 175, a exemplo dos aspectos de treinamento que devem ser abordados por qualquer expedidor oferecendo artigos perigosos para transporte.” (NR)

XCIX - a Nota 2 da Tabela 2 do Apêndice O passa a vigorar com a seguinte redação:

“Nota 2. Quando uma pessoa oferece uma consignação de artigos perigosos, incluindo COMAT, para o transporte aéreo para ou em nome do detentor de certificado, essa pessoa deve ser treinada adequadamente. Todos os expedidores de artigos perigosos devem ser treinados sob os requisitos de treinamento do RBAC 175. As funções do expedidor de acordo com o RBAC 175 espelham os aspectos de treinamento que devem ser respeitados por qualquer expedidor, incluindo um (Não-Transporta) detentor de certificado fornecendo produtos perigosos para serem transportados, com a exceção do treinamento de reconhecimento. Treinamento de reconhecimento é um requisito a parte no programa de treinamento do detentor de certificado.” (NR)

C - o Apêndice Q passa a vigorar com o seguinte texto:

**“APÊNDICE Q DO RBAC 121
[RESERVADO]” (NR)**

CI - o Apêndice R passa a vigorar com o seguinte texto:

**“APÊNDICE R DO RBAC 121
[RESERVADO]” (NR)**

Parágrafo único. O Regulamento de que trata este artigo encontra-se publicado no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico www.anac.gov.br/transparencia/bps.asp) e igualmente disponível em sua página “Legislação” (endereço eletrônico www.anac.gov.br/legislacao), na rede mundial de computadores.

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

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS
Diretor-Presidente