



# REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 129  
EMENDA nº 00

---

**Título:** **OPERAÇÃO DE EMPRESAS ESTRANGEIRAS  
DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO NO  
BRASIL (OPERATIONS OF FOREIGN AIR CARRIERS  
WITHIN BRAZIL)**

---

**Aprovação:** Resolução nº xxx , de yyyy de zzzz de 2010.

**Origem:** SSO

---

*The English version of this Regulation is for reference only.*

## SUMMARY

### SUBPART A GENERAL

- 129.1 Applicability
- 129.3 [Reserved]
- 129.5 [Reserved]
- 129.7 [Reserved]
- 129.9 [Reserved]
- 129.11 Scheduled operations
- 129.12 Non-scheduled operations
- 129.13 Airworthiness and Registration Certificates
  
- 129.14 Maintenance requirements and Minimum Equipment List (MEL)
- 129.15 Licensing of flight crewmember
- 129.17 Radio equipment
- 129.18 Anti-Collision System
- 129.19 Air traffic rules and other procedures
- 129.20 Digital Flight Data Recorders
- 129.21 Air traffic control language
- 129.23 Requirements for aircraft
- 129.24 Cockpit Voice Recorders
- 129.25 Airplane security
- 129.27 Prohibition against carriage of weapons
- 129.29 Smoking prohibitions

### SUBPART B CONTINUED AIRWORTHINESS

- 129.101 Purpose and definition
- 129.103 [Reserved]
- 129.105 [Reserved]
- 129.107 Repairs assessment for pressurized fuselages
  
- 129.109 Supplemental inspection
- 129.111 Electrical Wiring Interconnection Systems

## SUMÁRIO

### SUBPARTE A - GERAL

- 129.1 Aplicabilidade
- 129.3 [Reservado]
- 129.5 [Reservado]
- 129.7 [Reservado]
- 129.9 [Reservado]
- 129.11 Operações regulares
- 129.12 Operações não regulares
- 129.13 Certificados de aeronavegabilidade e de matrícula
  
- 129.14 Requisitos de manutenção e Lista de Equipamentos Mínimos (MEL)
- 129.15 Licenças dos tripulantes de voo
- 129.17 Equipamento rádio
- 129.18 Sistema anti-colisão
- 129.19 Regras de tráfego aéreo e outros procedimentos
- 129.20 Gravadores digitais de dados de voo
- 129.21 Linguagem do controle de tráfego aéreo
- 129.23 Requisitos para as aeronaves
- 129.24 Gravadores de voz de cabine
- 129.25 Segurança contra atos de interferência ilícita
- 129.27 Proibição de transporte de armas a bordo
- 129.29 Proibições de fumo a bordo

### SUBPARTE B - AERONAVEGABILIDADE CONTINUADA

- 129.101 Propósito e definição
- 129.103 [Reservado]
- 129.105 [Reservado]
- 129.107 Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas
  
- 129.109 Inspeções suplementares
- 129.111 Programa de Manutenção dos Sistemas de

(EWIS) Maintenance Program  
129.113 Fuel Tank System Maintenance Program  
  
121 117 Flammability reduction means

Interconexão de Cabeamento Elétrico (EWIS)  
129.113 Programa de Manutenção dos Tanques de Combustível  
  
129.117 Meios de redução de inflamabilidade

APPENDIX A APPLICATION FOR APPROVAL OF OPERATOR SPECIFICATION DESIGNATED FOREIGN AIR

APÊNDICE A DO RBAC 129 - REQUERIMENTO PARA APROVAÇÃO DE ESPECIFICAÇÃO OPERATIVA DE EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA DESIGNADA

APPENDIX B STATEMENT OF LIABILITY AND COMPANY CONDUCT SPECIAL OPERATIONS NOT REGULAR IN BRAZIL'S FOREIGN AIR

APÊNDICE B DO RBAC 129 - DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DE EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA REALIZANDO OPERAÇÕES NÃO REGULARES DENTRO DO BRASIL

MANUTENÇÃO

**SUBPART A  
GENERAL****SUBPARTE A  
GERAL****129.1 Applicability**

This Regulation prescribes rules governing the operation of each designated or authorized foreign air carrier conducting common carriage between Brazil and other countries.

**129.3 [Reserved]****129.5 [Reserved]****129.7 [Reserved]****129.9 [Reserved]****129.11 Scheduled operations**

(a) Each foreign air carrier designated by the government of its country of origin shall conduct its operations within Brazil in accordance with operations specifications issued by the ANAC under this Regulation and in accordance with the Standards and Recommended Practices contained in Part I of Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation Organization. Operations specifications shall include:

(1) Airports to be used, and

(2) Routes or airways to be flown, including rules and operating procedures needed to prevent air collisions.

(b) An application for the issue or amendment of operations specifications must be submitted to ANAC at least 30 days before the intended beginning of operations in Brazil.

(c) The detailed information about the application for the issue or amendment of operations specifications are contained in

**129.1 Aplicabilidade**

Este regulamento estabelece regras para operação de cada empresa de transporte aéreo estrangeira designada ou autorizada a realizar transporte aéreo público entre o Brasil e outros países.

**129.3 [Reservado]****129.5 [Reservado]****129.7 [Reservado]****129.9 [Reservado]****129.11 Operações regulares**

(a) Cada empresa de transporte aéreo estrangeira designada pelo governo do seu país de origem deve conduzir suas operações dentro do Brasil de acordo com especificações operativas aprovadas pela ANAC e emitidas segundo este regulamento, e de acordo com os padrões e práticas recomendadas na Parte I do Anexo 6 da Convenção Internacional de Aviação Civil. As especificações operativas devem incluir:

(1) aeroportos a serem utilizados; e

(2) rotas e aerovias a serem utilizadas, incluindo regras e procedimentos operacionais necessários para prevenir colisões aéreas.

(b) Um requerimento para emissão de especificações operativas, ou sua alteração, deve ser apresentado à ANAC pelo menos 30 dias antes do início pretendido para as operações no Brasil.

(c) As informações detalhadas sobre o requerimento para emissão ou alteração de especificações operativas estão contidas no

## Appendix A.

## Apêndice A.

**129.12 Non-scheduled operations**

(a) Each foreign air carrier permitted to perform non-scheduled flights shall conduct its operations within Brazil in accordance with the Standards and Recommended Practices contained in Part I of Annex 6 of the Convention on International Civil Aviation and in accordance with applicable provisions of this Regulation and in accordance with Operations Specifications previously submitted to ANAC, in English or Portuguese, issued by the State of the explorer. The foreign air carrier or its representative in Brazil must complete and submit to ANAC, along with every request of flights, the statement of responsibility contained in Appendix B.

(b) The provisions contained in paragraph (a) of this section also apply to foreign companies doing charter flights to Brazilian airlines. In this case the Brazilian company (charterer) shall act as legal representative of the foreign air carrier (shipper) for the purpose of flights contracted.

**129.13 Airworthiness and registration certificates****129.12 Operações não regulares**

(a) Cada empresa de transporte aéreo estrangeira autorizada a realizar voos não-regulares deve conduzir suas operações dentro do Brasil de acordo com os padrões e práticas recomendadas na Parte I do Anexo 6 da Convenção Internacional de Aviação Civil, de acordo com as provisões aplicáveis deste Regulamento e de acordo com especificações operativas apresentadas previamente à ANAC, em língua inglesa ou portuguesa, emitidas pelo Estado do explorador. A empresa aérea estrangeira, ou seu representante no Brasil, deve preencher e enviar à ANAC, junto a cada solicitação de voos, a declaração de responsabilidade contida no Apêndice B.

(b) As provisões contidas no parágrafo (a) desta seção aplicam-se também a empresas estrangeiras realizando voos fretados para empresas aéreas brasileiras. Neste caso a empresa brasileira (afretador) deve agir como representante legal da empresa aérea estrangeira (fretador) para efeito dos voos contratados.

**129.13 Certificados de aeronavegabilidade e de matrícula**

(a) No foreign air carrier may operate any aircraft within Brazil, unless that aircraft holds airworthiness certificates and valid registration issued or validated by the country of operation as provided in Chapter 3 of Annex 8 and Article 31 of the Convention International Civil Aviation. Additionally, the aircraft must display the nationality and registration markings of that country as stated in Article 20 of the Convention on International Civil Aviation.

(b) Notwithstanding the provisions of paragraph (a) of this section, an aircraft registered in a Contracting State of ICAO may be authorized to operate through a lease, charter, exchange or similar arrangement by a company of another Contracting State, if the State of registry of the aircraft, by means of a contract with the state of the company, transfer to this State, in whole or in part, their functions and duties under the terms and scope of Article 83 bis, subparagraph (a ), since it served to paragraph (b) thereof, all of the Convention on International Civil Aviation.

(c) No foreign air carrier may operate an aircraft in Brazil, unless the operation is conducted within the limitations of certification and operation of the aircraft approved by the country of manufacture of the aircraft.

#### **129.14 Maintenance requirements and minimum equipment list (MEL)**

(a) Each foreign air carrier operating in Brazil must ensure that each of their aircraft is submitted to a Maintenance Program as prescribed in Chapter 8 of Annex 6 of Convention on International Civil Aviation, adopted by the Civil Aviation Authority of the country of registration or operator, as applicable.

(a) Nenhuma empresa aérea estrangeira pode operar qualquer aeronave dentro do Brasil, a menos que essa aeronave possua os certificados de aeronavegabilidade e de matrícula válidos, emitidos ou validados pelo país do operador como previsto no Capítulo 3 do Anexo 8 e no Artigo 31 da Convenção Internacional de Aviação Civil. Adicionalmente, exiba as marcas de nacionalidade de matrícula desse país nos locais externos como previsto no Artigo 20 da Convenção Internacional de Aviação Civil.

(b) Não obstante as provisões do parágrafo (a) desta seção, pode ser autorizada a operação de uma aeronave registrada em um Estado contratante da OACI e operada através de um contrato de arrendamento, de fretamento, de intercâmbio ou de arranjo similar por uma empresa de outro Estado contratante, se o Estado de registro da aeronave, através de contrato com o Estado da empresa, transferir para ele, em todo ou em parte, suas funções e deveres, nos termos e alcance do artigo 83 bis, parágrafo (a), desde que atendido o parágrafo (b) do mesmo artigo, tudo da Convenção Internacional de Aviação Civil.

(c) Nenhuma empresa aérea estrangeira pode operar uma aeronave, dentro do Brasil, a menos que a operação seja conduzida dentro das limitações de certificação e operação da aeronave aprovadas pelo país de fabricação da aeronave.

#### **129.14 Requisitos de manutenção e Lista de Equipamentos Mínimos (MEL)**

(a) Cada empresa estrangeira de transporte aéreo que opere no Brasil deve garantir que cada uma de suas aeronaves é submetida a um Programa de Manutenção conforme prescrito no Capítulo 8 do Anexo 6 da Convenção Internacional de Aviação Civil, aprovado pela Autoridade de Aviação Civil do país de matrícula ou do operador, conforme aplicável.

(b) No foreign air carrier may operate a foreign aircraft within Brazil with inoperative instruments or equipment unless it meets the terms of paragraph 6.1.3 of Annex 6 of the Convention on International Civil Aviation.

#### 129.15 Licensing of flight crewmember

No person may act as a flight crewmember of an aircraft, unless he holds a valid license or certificate issued or validated by the country in which the aircraft is registered, showing his ability to perform his duties connected with operating that aircraft.

#### 129.17 Radio equipment

(a) *Aircraft navigation equipment.* No foreign air carrier may conduct operations under IFR in Brazil, unless:

(1) The en route navigation aids necessary for aircraft to fly along the route (e.g., ATS routes, procedures for descent and ascent, IFR approach procedures, including procedures for missed approach, if specified in the procedure) are available for use and operational of the aircraft navigation equipment, required by this section;

(2) The aircraft used in those operations is equipped with at least the following:

(i) Except as provided in paragraph (c) of this section, two approved independent navigation systems suitable for navigating the aircraft along the route to be flown within the degree of accuracy required for ATC;

(ii) One marker beacon receiver providing visual and aural signals; and

(b) Nenhuma empresa aérea estrangeira pode operar uma aeronave estrangeira dentro do Brasil com algum instrumento ou equipamento inoperante a não ser que atenda ao previsto no parágrafo 6.1.3 do Anexo 6 da Convenção Internacional de Aviação Civil.

#### 129.15 Licenças dos tripulantes de voo

Ninguém pode atuar como tripulante de voo de uma aeronave, a menos que porte licença ou certificado válido, emitido ou validado pelo país no qual a aeronave é registrada, evidenciando sua competência na execução das tarefas correlacionadas com sua função na operação da aeronave.

#### 129.17 Equipamento rádio

(a) Requisitos de equipamentos de navegação das aeronaves. Nenhuma empresa aérea estrangeira pode conduzir operações IFR no Brasil, a não ser que:

(1) os auxílios de navegação em rota necessários para que a aeronave voe ao longo da rota (Rotas ATS, procedimentos de descida e subida, procedimentos de aproximação IFR, incluindo procedimentos de aproximação perdida, se especificado no procedimento) estejam disponíveis e operacionais para uso dos equipamentos de navegação da aeronave, requeridos por esta seção;

(2) a aeronave utilizada nessas operações seja equipada com, pelo menos, o seguinte:

(i) exceto como o previsto no parágrafo (c) desta seção, dois sistemas de navegação independentes aprovados adequados à navegação da aeronave ao longo da rota a ser voada com o grau de precisão requerido pelo ATC;

(ii) um receptor “marker beacon” que proveja alertas visuais e aurais; e

## (iii) One ILS receiver.

(3) Any RNAV system used to meet the navigation equipment requirements of this section is authorized in the foreign air carrier's Operations Specifications.

(b) *Aircraft communication equipment requirements.* No foreign air carrier may operate an aircraft under IFR or over the top, unless it is equipped with:

(1) At least two independent communication systems necessary under normal operating conditions to fulfill the functions specified in § 121.347(a) of RBAC 121; and

(2) At least one of the communication systems required by paragraph (b)(1) of this section must have two-way voice communication capability.

(c) Use of a single independent navigation system for operations under IFR or over the top. Notwithstanding the requirements of paragraph (a)(2)(i) of this section, the aircraft may be equipped with a single independent navigation system suitable for navigating the aircraft along the route to be flown within the degree of accuracy required for ATC if:

(1) It can be shown that the aircraft is equipped with at least one other independent navigation system suitable, in the event of loss of the navigation capability of the single independent navigation system permitted by this paragraph at any point along the route, for proceeding safely to a suitable airport and completing an instrument approach; and

(2) The aircraft has sufficient fuel so that the flight may proceed safely to a suitable airport by use of the remaining navigation system, and complete an instrument approach and land.

## (iii) um receptor ILS.

(3) qualquer sistema RNAV utilizado para atender aos requisitos do equipamento de navegação desta seção seja autorizado nas especificações operativas do operador estrangeiro.

(b) Requisitos de equipamento de comunicação da aeronave. Nenhum operador estrangeiro, segundo este regulamento, pode operar uma aeronave sob IFR, a não ser que esteja equipada com:

(1) pelo menos, dois sistemas de comunicação independentes necessários sob condições normais de operação que atendam às funções especificadas no parágrafo 121.347(a) do RBAC 121; e

(2) pelo menos, um dos sistemas requeridos pelo parágrafo (b)(1) desta seção possua capacidade de comunicação em duas vias.

(c) Uso de um único sistema independente de navegação em operações IFR. Apesar dos requisitos do parágrafo (a)(2)(i) desta seção, a aeronave pode ser equipada com um único sistema independente de navegação adequado à navegação da aeronave ao longo de uma rota com o grau de precisão requerido pelo ATC se:

(1) puder ser demonstrado que a aeronave está equipada com pelo menos outro sistema independente de navegação adequado, em uma eventual perda de capacidade de navegação do sistema independente de navegação conforme este parágrafo em qualquer ponto da rota, para que a aeronave prossiga até um aeródromo e complete uma aproximação por instrumentos; e

(2) a aeronave possui combustível suficiente para que prossiga até um aeródromo, utilizando-se do sistema de navegação remanescente, e complete uma aproximação por instrumento e pouse.

(d) *VOR navigation equipment.* If VOR navigation equipment is required by paragraph (a) or (c) of this section, no foreign air carrier may operate an aircraft unless it is equipped with at least one approved DME or suitable RNAV system.

### 129.18 Anti-collision system

Any airplane you, as a foreign air carrier, operate under RBAC 129 shall be equipped and operated according to the following table:

If you operate in Brazil any...	then you must operate that airplane with
(a) Turbine-powered airplane of more than 33,000 pounds maximum certificated takeoff weight	(1) An appropriate class of Mode S transponder that meets Technical Standard Order (TSO) C-112, or a later version, and one of the following approved units;
	(i) TCAS II that meets TSO C-119b(version 7.0), or takeoff weight a later version
	(ii) TCAS II that meets TSO C-119a (version 6.04A Enhanced) that was installed in the airplane before May 1, 2003. If that TCAS II version 6.04A Enhanced no longer can be repaired to TSO C-119a standards, it must be replaced with a TCAS II that meets TSO C-119b (version 7.0), or a later version.
(b) Turbine-powered airplane with a passenger-seat	(iii) A collision avoidance system equivalent to TSO C-119b (version 7.0), or a later version, capable of coordinating with units that meet TSO C-119a (version 6.04A Enhanced), or a later version.
	(1) TCAS I that meets TSO C-118, or a later version, or
	(2) A collision avoidance system equivalent to excluding any TSO C-118, or a later

(d) Sempre que for requerido equipamento de navegação VOR pelo parágrafo (a) desta seção, pelo menos uma unidade de equipamento medidor de distâncias (DME), capaz de receber e prover indicações de distância das estações de VOR a serem usadas, deve estar instalado em cada avião.

### 129.18 Sistema anti-colisão

As aeronaves de empresas aéreas estrangeiras que operem sob o RBAC 129 devem estar equipadas com os equipamentos anti-colisão segundo a tabela abaixo:

Em operações no Brasil, qualquer aeronave deve ser operada com os seguintes equipamentos:	
(a) com motores a turbina com peso máximo de decolagem acima de 33.000 lb.	(1) Uma apropriada classe de transponder modo S que atenda ao TSO C-112, ou versão mais atual, e uma das seguintes unidades aprovadas;
	(i) TCAS II que atenda ao TSO C-119b (version 7.0), ou uma versão mais recente.
	(ii) TCAS II que atenda ao TSO C-119a (versão 6.04A Enhanced) que tenha sido instalado na aeronave antes de 1º maio de 2003. Se esse TCAS II versão 6.04A Enhanced não puder mais ser reparado nos padrões do TSO C-119a, o mesmo deve ser substituído por um TACS II que atenda ao TSO-119b (versão 7.0), ou versão posterior.
	(iii) Um sistema anti-colisão equivalente ao TSO C-119b (versão 7.0), ou posterior, capaz de coordenação com unidades que atendam ao TSO C-119a (versão 6.04 Enhanced), ou versão posterior.
(b) com motores a turbina com	(1) um TCAS I que atenda ao TSO C-118, ou versão posterior, ou



configuration, excluding any pilot seat, or 10-30 seats	version, or
	(3) A collision avoidance system and Mode S transponder that meet paragraph (a)(1) of this section.

configuração de assentos, excluindo quaisquer assentos da tripulação de voo, de 10 a 30 assentos.	(2) um sistema anti-colisão equivalente ao TSO C-118, ou versão posterior, ou
	(3) um sistema anti-colisão e transponder modo S que atenda ao parágrafo (a)(1) desta seção.

### 129.19 Air traffic rules and other procedures

(a) Each pilot must be familiar with the applicable rules, the navigational and communications facilities, and the air traffic control and other procedures, of the areas to be traversed by him within Brazil.

(b) Each foreign air carrier shall establish procedures to assure that each of its pilots has the knowledge required by paragraph (a) of this section and shall check the ability of each of its pilots to operate safely according to applicable rules and procedures.

(c) Each foreign air carrier shall conform to the practices, procedures, and other requirements prescribed by ANAC for national air carriers for the areas to be operated in.

(d) All aircraft coming from abroad to Brazil or in transit must make the first landing and the last takeoff at an international airport.

(e) *Non-scheduled operators.* When the aircraft captain first arriving at the first international airport in Brazil, he shall act as authorized officer of the foreign air carrier for the taxes for the use of airport, facilities and support to air navigation, approach and landing, and also must carry on board the airline third-party liability coverage insurance policy.

### 129.20 Digital flight data recorders

### 129.19 Regras de tráfego aéreo e outros procedimentos

(a) Cada piloto deve estar familiarizado com as regras aplicáveis, com as facilidades de navegação e de comunicação, com o controle de tráfego aéreo e com outros procedimentos das áreas a serem voadas dentro do Brasil.

(b) Cada empresa aérea estrangeira deve estabelecer procedimentos que garantam que cada um dos seus pilotos tenha os conhecimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção e deve verificar a capacidade de cada um de seus pilotos em conduzir as operações com segurança e de acordo com as regras e procedimentos aplicáveis.

(c) Cada empresa aérea estrangeira deve atender a práticas, procedimentos e outros requisitos especiais estabelecidos pela ANAC para a operação de empresas aéreas nacionais nos locais onde elas já operam.

(d) Toda aeronave proveniente do exterior, com destino ao Brasil ou em trânsito, deve fazer o primeiro pouso e a última decolagem em um aeroporto internacional.

(e) No caso de empresas de transporte aéreo não-regular, o comandante da aeronave, ao pousar no primeiro aeroporto internacional no País, deve responsabilizar-se formalmente, como preposto do proprietário ou explorador, pelas indenizações previstas pelo uso das facilidades aeroportuárias e de apoio à navegação aérea, aproximação e pouso, devendo portar também prova de garantia de seguro contra danos a terceiros na superfície.

### 129.20 Gravadores digitais de dados de voo

No person may operate an aircraft under this regulation unless the aircraft is equipped with at least one of the flight data recorder that uses an approved method of digital recording and data storage and an efficient method of recovering such data. The flight data recorder shall store the parameters required by RBAC 135, 125 or 121, depending on the operation and should be installed in accordance with the time limits required by applicable RBAC.

### **129.21 Air traffic control language**

The communications with the air traffic control (ATC) shall be conducted in English. The flight crew shall meet the language proficiency requirements of section 1.2.9, Language proficiency, Annex 1 of the Convention on International Civil Aviation.

### **129.23 Requirements for aircraft**

No foreign air carrier may conduct operations between Brazil and foreign countries unless such operations are performed using aircraft that meet the following requirements for airworthiness and operational requirements:

(a) Appendix 8 and Part I of Annex 6 of the Convention on International Civil Aviation, or

(b) Applicable RBAC to the aircraft or similar regulations issued by the country of aircraft registration or the country of operator, as applicable.

### **129.24 Cockpit voice recorders**

Ninguém pode operar uma aeronave sob este regulamento, a não ser que a aeronave seja equipada com pelo menos um gravador de dados de voo aprovado que utilize um método digital de gravação e armazenamento de dados e um método eficiente de recuperação desses dados. O gravador de dados de voo deve armazenar os parâmetros requeridos pelos RBHA 135, 125, ou RBAC que venha a substituí-los, ou RBAC 121, conforme a operação, e devem ser instalados de acordo com as datas limite requeridas nos RBHA e RBAC aplicáveis.

### **129.21 Linguagem do controle de tráfego aéreo**

As comunicações radiotelefônicas com os órgãos de controle de tráfego aéreo devem ser conduzidas na língua inglesa. Os tripulantes de voo de empresas aéreas estrangeiras que operem no Brasil devem atender aos requisitos de proficiência linguística da seção 1.2.9, *Language proficiency*, do Anexo 1 da Convenção Internacional de Aviação Civil.

### **129.23 Requisitos para as aeronaves**

Nenhuma empresa aérea estrangeira pode conduzir operações entre o Brasil e o exterior a menos que tais operações sejam realizadas utilizando aeronaves que atendam aos seguintes requisitos de aeronavegabilidade e operacionais:

(a) Anexo 8 e Parte I do Anexo 6 da Convenção Internacional de Aviação Civil; ou

(b) RBAC aplicáveis à aeronave ou regulamentos similares emitidos pelo país de matrícula da aeronave ou pelo país do operador, conforme aplicável.

### **129.24 Gravadores de voz de cabine**

No person may operate an aircraft under this regulation unless it is equipped with a cockpit voice recorder that meets approved to TSO-C123a or later version. The cockpit voice recorder should record the information required if the aircraft under the RBAC 121, 125 or 135 and must be installed in compliance with the deadlines required by those regulations, as applicable to aircraft.

Ninguém pode operar uma aeronave sob este regulamento a não ser que esteja equipada com um gravador de voz de cabine aprovado que atenda ao TSO-C123a ou versão posterior. O gravador de voz de cabine deve gravar a informação requerida se a aeronave estiver sendo operada sob os RBAC 121 ou RBHA 125 ou 135, ou RBAC que venham a substituí-los, e deve ser instalado em conformidade com as datas-limite requeridas nesses regulamentos, como aplicável às aeronaves.

### 129.25 Airplane security

(a) For the purposes of this section the following definitions apply:

(1) "Approved Security Program" means a security program against acts of unlawful interference with civil aviation that is requested and approved by ANAC.

(2) "Private Charter" means any charter flight in which the total passengers carried is only composed of:

(i) Passenger and / or civil military being transported under contract with the Brazilian government or the Government of a foreign country; or

(ii) Passengers invited by the charterer, the cost of which is borne entirely by the charterer and not directly or indirectly by the individual passengers.

(3) "Public charter" means any charter flight that is not a "private charter."

### 129.25 Segurança contra atos de interferência ilícita

(a) Para os objetivos desta seção são válidas as seguintes definições:

(1) *Plano de segurança aprovado*: significa um plano de segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil que seja requerido e aprovado pela ANAC;

(2) *Fretamento privado*: significa qualquer voo fretado no qual o total de passageiros transportados é composto apenas por:

(i) passageiros civis e/ou militares sendo transportados sob contrato com o governo brasileiro ou com o governo de outro país; ou

(ii) passageiros convidados pela empresa fretadora do avião e cujo transporte é custeado inteiramente pela empresa, sem nenhum ônus direto ou indireto para os passageiros;

(3) *Fretamento público*: significa qualquer voo fretado que não seja um fretamento privado; e

(4) "Scheduled passenger operations" means holding out to the public of air transportation service for passengers from identified air terminals at a set time announced by timetable or schedule published in a newspaper, magazine, or other advertising medium.

(b) Each foreign air carrier landing or taking off in Brazil shall adopt and use a Safety Program for each scheduled and public charter passenger operation, and comply and make each passenger comply with security requirements issued by the Brazilian authorities.

(c) Each foreign air carrier, whose aircraft landing or taking off in Brazil Brazil's private charter operations, should adopt and use a Security Program approved by ANAC to conduct such operations, and become accountable to the Brazilian authorities the execution of such Program.

(d) Each Security Program required by paragraph (b) or (c) of this section shall be designed to, at least:

(1) Prevent or impede the carriage aboard airplanes, any explosive, incendiary device or dangerous or deadly weapon, except as provided by section 129.27 of this regulation. In order to comply with it, it is acceptable submit passenger, luggage, and hand luggage to any detection device.

(2) Prohibit unauthorized access to airplanes; and

(4) *Operações regulares de transporte de passageiros*: significa o transporte aéreo de passageiros realizado por uma empresa de transporte aéreo sob uma concessão para prestação de serviços aéreos públicos e conduzidos entre aeródromos predeterminados, de acordo com horários preestabelecidos e publicados em órgão de comunicação de modo a serem conhecidos pelo público em geral.

(b) Cada empresa aérea estrangeira, cujas aeronaves pousarem no Brasil ou decolarem do Brasil em operações regulares de transporte de passageiros ou em operações de fretamento público, deve adotar e utilizar um plano de segurança para a condução de tais operações, e deve cumprir e fazer com que seus passageiros cumpram as normas de segurança determinadas pelas autoridades brasileiras.

(c) Cada empresa aérea estrangeira, cujas aeronaves pousarem no Brasil ou decolarem do Brasil em operações de fretamento privado, deve adotar e utilizar um plano de segurança aprovado pela ANAC para a condução de tais operações, e tornar-se responsável perante as autoridades brasileiras pelo cumprimento de tal plano.

(d) Cada plano de segurança requerido pelo parágrafo (b) ou (c) desta seção deve ser elaborado de modo a, entre outras coisas:

(1) prevenir ou impedir que uma pessoa transporte consigo, ou em bagagem que lhe seja facilmente acessível, qualquer explosivo, dispositivo incendiário ou arma mortal ou perigosa, exceto como estabelecido pela seção 129.27 deste regulamento. Para tal fim é aceitável a revista de passageiros e bagagens de mão ou o uso de dispositivos especiais para detecção dos itens proibidos;

(2) impedir o acesso de pessoas não autorizadas aos seus aviões; e

(3) Ensure that baggage and cargo is accepted by an authorized agent by the foreign air carrier, responsible for handling it according to the Security Program approved for the airline.

(e) Each foreign air carrier required to use a Security Program by paragraphs (b) and (c) of this section shall, upon request of the ANAC and in accordance with the applicable law, provide information regarding the implementation and operation of its Security Program.

(f) Each foreign air carrier conducting an operation for which a security program is required by paragraphs (b) or (c) of this section shall refuse to transport:

(1) Any person who does not consent to a search of his or her person in accordance with the security program; and

(2) Any property of any person who does not consent to a search or inspection of that property in accordance with the Security Program.

(g) In the case of a landing not planned at an airport not listed at the foreign air carrier Operations Specifications, the foreign air carrier is responsible before the Brazilian Government for enforcing the security requirements, unless government authorities are available at the airport for that purpose.

### **129.27 Prohibition against carriage of weapons**

No one can carry weapons on board an aircraft operated by foreign air carrier in Brazil, unless this transport is done according to the Security Program required by section 129.25 of this regulation.

(3) assegurar que as bagagens e cargas embarcadas sejam aceitas por um agente autorizado pela empresa, responsável pelo seu manuseio dentro das normas do plano de segurança aprovado para a empresa aérea.

(e) Cada empresa aérea estrangeira a que os parágrafos (b) e (c) desta seção requeiram usar um plano de segurança deve, se solicitado pela ANAC e de acordo com as leis aplicáveis, prover informações quanto à implementação e à operação de seu plano de segurança.

(f) A empresa aérea estrangeira, ao conduzir operação para a qual é requerido o plano de segurança pelos parágrafos (b) ou (c) desta seção, deve recusar o transporte de:

(1) qualquer pessoa que se oponha a ser revista de acordo com o plano de segurança; e

(2) qualquer pertence de qualquer pessoa que se oponha à revista desse pertence de acordo com o plano de segurança.

(g) No caso de pouso não previsto em aeródromo brasileiro não listado nas especificações operativas da empresa aérea estrangeira, a menos que o aeródromo disponha de autoridades do País para fazer cumprir as normas de segurança previstas no plano de segurança, a empresa estrangeira fica responsável pelo cumprimento do previsto no parágrafo (f) desta seção perante o Governo Brasileiro.

### **129.27 Proibição de transporte de armas a bordo**

Ninguém pode transportar armas a bordo de uma aeronave operada por empresa aérea estrangeira dentro do Brasil, a menos que este transporte seja feito de acordo com o plano de segurança requerido pela seção 129.25 deste regulamento.

**129.29 Smoking prohibitions**

(a) No foreign air carrier may operate an aircraft in Brazil, unless it is equipped with the warnings contained in the passenger section 25.791 of RBAC 25.

(b) Smoking in all segments of flight operations carrying passengers is forbidden, whatever the duration of flight. If light signals are used, they should stay on the during entire flight segment.

(c) No person may operate one airplane unless it is installed in each lavatory a sign or notice with the following text (or equivalent): "It is prohibited to prevent, or attempt to stop the operation of this lavatory smoke detector." Such notices or placards need not meet the requirements of paragraph (a) of this section.

(d) No person may smoke on board an aircraft while any warning "no smoking" is on.

(e) Smoking is prohibited in any lavatory of an aircraft.

(f) No person may tamper with, disable, or destroy any smoke detector installed in any airplane lavatory.

(g) On any flight segment of scheduled operations warnings "do not smoke", or equivalent, must remain on from the departure until the disembarking of passengers.

(h) Each passenger shall comply with instructions given him or her by a crewmember regarding compliance with paragraphs (b), (d), (e), and (f) of this section.

**129.29 Proibições de fumo a bordo**

(a) Nenhuma empresa aérea estrangeira pode operar uma aeronave, em operações no Brasil, a menos que seja equipada com os avisos aos passageiros previstos na seção 25.791 do RBAC 25.

(b) É proibido fumar em todos os segmentos de voo em operações transportando passageiros, qualquer que seja o tempo de voo no segmento. Se forem usados avisos luminosos e placas os mesmos devem permanecer acesos ao longo de todo o segmento de voo.

(c) Ninguém pode operar uma aeronave a menos que seja instalado em cada lavatório um aviso ou letreiro com os seguintes dizeres (ou equivalente): "É proibido impedir, ou tentar impedir, o funcionamento do detector de fumaça deste lavatório". Esses avisos ou letreiros não precisam atender aos requisitos do parágrafo (a) desta seção.

(d) Ninguém pode fumar a bordo de uma aeronave enquanto qualquer aviso "não fume" estiver aceso.

(e) É proibido fumar em qualquer lavatório de um avião.

(f) Ninguém pode obstruir, desarmar ou destruir qualquer detector de fumaça instalado em qualquer lavatório de um avião.

(g) Em qualquer segmento de voo de operações regulares os avisos "não fume", ou equivalente, devem permanecer acesos desde o embarque até o desembarque dos passageiros.

(h) Cada passageiro deve obedecer às instruções previstas pelos tripulantes quanto aos assuntos dos parágrafos (d), (e), (f) e (g) desta seção.

**SUBPART B  
CONTINUED AIRWORTHINESS****SUBPARTE B -  
AERONAVEGABILIDADE  
CONTINUADA****129.101 Purpose and definition**

This subpart requires that a foreign air operator supports the continued airworthiness of each airplane. These requirements may include but are not limited to a review of the Maintenance Program, incorporating design changes and incorporation of revisions to the instructions for Continued Airworthiness.

**129.103 [Reserved]****129.105 [Reserved]****129.107 Repairs assessment for pressurized fuselages**

(a) No foreign air operator may operate an Airbus A-300 model (excluding the -600 series), British Aerospace Model BAC 1-11, Boeing Model 707, 720, 727, 737, or 747, McDonnell Douglas Model DC-8, DC-9/MD-80 or DC-10, Fokker Model F28, or Lockheed Model L-1011 beyond the applicable number of flight cycles to implementation specified below, or until the date of May 25, 2004, whichever occurs later, unless courses of action for evaluation of repairs applicable to the vessel surface pressure of the fuselage (fuselage coating, coating the doors closed and souls of the caves) and these lines of action have been incorporated into the Maintenance Program approved by Civil Aviation Authority of the foreign air operator.

(1) For the Airbus Model A300 (excluding the -600 series), the flight cycle implementation time is:

(i) Model B2: 36,000 flights.

**129.101 Propósito e definição**

Esta subparte requer que um operador aéreo estrangeiro sustente a aeronavegabilidade continuada de cada avião. Estes requisitos podem incluir, mas não se limitam a, uma revisão do Programa de Manutenção, incorporação de alterações do projeto e incorporação de revisões às instruções para aeronavegabilidade continuada.

**129.103 [Reservado]****129.105 [Reservado]****129.107 Avaliação de reparos de fuselagens pressurizadas**

(a) Nenhum operador aéreo estrangeiro 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 fechadas) e tais linhas de ação tenham sido incorporadas ao Programa de Manutenção aprovado pela Autoridade de Aviação Civil do operador aéreo estrangeiro.

(1) Para o Airbus modelo A300 (excluindo a série -600), o tempo de implementação de ciclos de voo é:

(i) modelo B2: 36.000 voos;

(ii) Model B4-100 (including Model B4-2C): 30,000 flights above the window line, and 36,000 flights below the window line.

(iii) Model B4-200: 25,500 flights above the window line, and 34,000 flights below the window line.

(2) For all models of the British Aerospace BAC 1-11, the flight cycle implementation time is 60,000 flights.

(3) For all models of the Boeing 707, the flight cycle implementation time is 15,000 flights.

(4) For all models of the Boeing 720, the flight cycle implementation time is 23,000 flights.

(5) For all models of the Boeing 727, the flight cycle implementation time is 45,000 flights.

(6) For all models of the Boeing 737, the flight cycle implementation time is 60,000 flights.

(7) For all models of the Boeing 747, the flight cycle implementation time is 15,000 flights.

(8) For all models of the McDonnell Douglas DC-8, the flight cycle implementation time is 30,000 flights.

(9) For all models of the McDonnell Douglas DC-9/MD-80, the flight cycle implementation time is 60,000 flights.

(10) For all models of the McDonnell Douglas DC-10, the flight cycle implementation time is 30,000 flights.

(11) For all models of the Lockheed L-1011, the flight cycle implementation time is 27,000 flights.

(12) For the Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000, and 4000, the flight cycle

(ii) modelo B4-100 (inclusive o modelo B4-2C): 30.000 voos acima da linha de janelas e 36.000 voos abaixo da linha de janelas; e

(iii) modelo B4-200: 25.500 voos cima da linha de janelas e 34.000 voos abaixo da linha de janelas;

(2) Para todos os modelos da British Aerospace BAC 1-11, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos;

(3) Para todos os modelos do Boeing 707, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 15.000 voos;

(4) Para todos os modelos do Boeing 720, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 23.000 voos;

(5) Para todos os modelos do Boeing 727, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 45.000 voos;

(6) Para todos os modelos do Boeing 737, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos;

(7) Para todos os modelos do Boeing 747, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 15.000 voos;

(8) Para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-8, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 30.000 voos;

(9) Para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-9/MD-80, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos;

(10) Para todos os modelos de McDonnell Douglas DC-10, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 30.000 voos; e

(11) Para todos os modelos de Lockheed L-1011, o tempo de implementação de ciclos de voo é de 27.000 voos;

(12) Para os modelos Fokker F-28 Mark 1000, 2000, 3000, e 4000, o tempo de



implementation time is 60,000 flights.

(b) [Reserved]

### 129.109 Supplemental inspection

(a) *Applicability.* Except as provided in paragraph (b) of this section, this section applies to transport category aircraft, aircraft with turbine engines with the type certificate issued after 1 January 1958 as a result of an original type certificate or subsequent increase in capacity have:

(1) A maximum type certificated passenger seating capacity of 30 or more; or

(2) A maximum payload capacity of 3402 kgf (7500 lbf) or more.

(b) [Reserved].

(c) *General requirements.* After December 20, 2012, a foreign air operator may not operate an aircraft under this regulation unless the following requirements are met:

(1) *Baseline Structure.* The foreign air operator's Maintenance Program foreign air operator for airplane that includes tolerance based inspections and procedures for damage to structures susceptible to fatigue fracture that could contribute to a catastrophic failure. For purposes of this section, this structure is termed "fatigue critical structure."

(2) *Adverse effects of repairs, alterations and modifications.* The Maintenance Program for an aircraft includes actions to address the adverse effects repairs, alterations and modifications may have on fatigue critical structure and on inspections required by paragraph (c) (1) of this section. The actions to address these effects in the Maintenance Program shall be approved by ANAC.

(3) *Changes in the maintenance*

implementação de ciclos de voo é de 60.000 voos.

(b) [Reservado]

### 129.109 Inspeções suplementares

(a) *Aplicabilidade.* Exceto como especificado no parágrafo (b) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade tenha:

(1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 (trinta) ou mais; ou

(2) uma capacidade de carga paga máxima de 3 402 kgf (7 500 lbf) ou mais.

(b) [Reservado].

(c) *Requisitos gerais.* Após 20 de dezembro de 2012, um operador aéreo estrangeiro não poderá operar um avião sob este regulamento a não ser que os seguintes requisitos sejam atendidos:

(1) *Estrutura Básica.* Um Programa de Manutenção do operador aéreo estrangeiro para aviões que inclua inspeções baseadas em tolerâncias ao dano e procedimentos para estruturas suscetíveis a fratura por fadiga que possam contribuir para uma falha catastrófica. Para o propósito desta seção, esta estrutura será denominada "estrutura crítica à fadiga";

(2) *Efeitos adversos de reparos, alterações e modificações.* O Programa de Manutenção de um avião inclui as ações para tratar os efeitos adversos que reparos, alterações e modificações podem ter sobre a estrutura crítica à fadiga e sobre as inspeções exigidas pelo parágrafo (c) (1) desta seção. As ações para tratar estes efeitos no Programa de Manutenção devem ser aprovadas pela ANAC; e

(3) *Mudanças no Programa de*

*program.* Changes made in the Maintenance Program required by paragraphs (c) (1) and (c) (2) of this section and any further review to these changes must be approved by ANAC.

### **129.111 Electrical wiring interconnection systems (EWIS) maintenance program**

(a) Except as provided in paragraph (f) of this section, this section applies to transport category aircraft, aircraft with turbine engines with the type certificate issued after 1 January 1958 as a result of a certificate of original type or later increase in capacity has:

(1) A maximum type-certificated passenger capacity of 30 or more, or

(2) Maximum payload capacity of 3402 kgf (7500 lbf) or more.

(b) After March 10, 2013, no foreign air operator may operate an airplane identified in paragraph (a) of this section unless the Maintenance Program that includes aircraft inspections and procedures for EWIS.

(c) The proposed EWIS Maintenance Program changes must be based on EWIS Instructions for Continued Airworthiness (ICA) that have been developed in accordance with the provisions of Appendix H of RBAC 25 of this chapter applicable to each affected airplane (including those ICA developed for supplemental type certificates installed on each airplane) and that have been approved by ANAC.

(1) For airplanes subject to the provisions of section 26.11 of the RBAC 26, EWIS ICA must meet paragraphs H25.5 (a) (1) and (b) RBAC 25.

(2) For airplanes subject to the section 25.1729 of RBAC 25, the EWIS ICA must comply with paragraph H25.4 and H25.5 of

*Manutenção.* As mudanças feitas no Programa de Manutenção requeridos pelos parágrafos (c)(1) e (c)(2) desta seção e qualquer nova revisão destas mudanças devem ser aprovadas pela ANAC.

### **129.111 Programa de Manutenção dos Sistemas de Interconexão de Cabeamento Elétrico (EWIS)**

(a) Exceto como especificado no parágrafo (f) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, aviões com motores a turbina com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:

(1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 (trinta) ou mais, ou

(2) capacidade máxima de carga paga de 3 402 kgf (7 500 lbf) ou mais.

(b) Após 10 de março de 2013, nenhum operador aéreo estrangeiro pode operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção, a não ser que o Programa de Manutenção deste avião inclua inspeções e procedimentos para EWIS.

(c) As mudanças propostas no Programa de Manutenção devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada (ICA) do EWIS, que tenham sido desenvolvidas de acordo com as provisões do Apêndice H do RBAC 25, aplicável a cada avião afetado (incluindo aquelas ICA desenvolvidas para certificados suplementares de tipo instalados em cada aeronave) e que foram aprovados pela ANAC.

(1) Para aviões sujeitos ao previsto na seção 26.11 do RBAC 26, a ICA do EWIS deve atender aos parágrafos H25.5(a)(1) e (b) do RBAC 25; e

(2) Para aviões sujeitos ao parágrafo 25.1729 do RBAC 25, a ICA do EWIS deve atender aos parágrafos H25.4 e H25.5 do

## RBAC 25.

(d) After March 10, 2013, before returning a plane to service after any modification to which one of the EWIS ICA are developed, the foreign air operator must include in the maintenance of the airplane inspections and procedures for EWIS based on that ICA.

(e) The EWIS maintenance program changes identified in paragraphs (c) and (d) of this section and any later EWIS revisions must be submitted to the ANAC for review and approval.

(f) [Reserved]

**129.113 Fuel tank system maintenance program**

(a) Except as provided in paragraph (g) of this section, this section applies to transport category airplanes with turbine engines and type certificate issued after 1 January 1958 as a result of a certificate of original type or later increase in capacity has:

(1) A maximum type-certificated passenger capacity of 30 or more, or

(2) A maximum payload capacity of 7500 pounds or more.

(b) For each airplane in which auxiliary tanks are installed under a field approval before December 15, 2010, the foreign air operator must submit a proposal for ANAC maintenance instructions for the tanks that meet the Special Federal Aviation Regulation in 88 (SFAR 88).

(c) After December 15, 2010, no foreign air operator may operate an airplane identified in paragraph (a) of this section unless the Maintenance Program for that airplane has been revised to include applicable inspections, procedures, and limitations for fuel tank systems.

## RBAC 25.

(d) Após 10 de março de 2013, antes do retorno ao serviço de um avião após alguma modificação para qual uma ICA do EWIS é desenvolvida, o operador aéreo estrangeiro deve incluir no Programa de Manutenção do avião inspeções e procedimentos para EWIS baseados naquela ICA.

(e) As mudanças no Programa de Manutenção EWIS identificadas nos parágrafos (c) e (d) desta seção e qualquer outra revisão EWIS posterior devem ser submetidas à ANAC para aprovação.

(f) [Reservado]

**129.113 Programa de Manutenção dos Tanques de Combustível**

(a) Exceto como especificado no parágrafo (g) desta seção, esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:

(1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 (trinta) ou mais, ou

(2) capacidade máxima de carga paga de 3 402 kgf (7 500 lbf) ou mais.

(b) Para cada avião no qual tanques auxiliares forem instalados sob uma aprovação de campo antes de 15 de dezembro de 2010, o operador aéreo estrangeiro deve submeter à ANAC uma proposta de instruções da manutenção para os tanques que atendam à Special Federal Aviation Regulation Nº. 88 (SFAR 88).

(c) Após de 15 de dezembro de 2010, nenhum operador aéreo estrangeiro pode operar um avião identificado no parágrafo (a) desta seção a não ser que o Programa de Manutenção para aqueles aviões tenha sido revisado para incluir as inspeções, procedimentos e limitações aplicáveis para os

(d) The proposed revisions to Maintenance Program of systems for fuel tanks must be based in the Instructions for Continued Airworthiness (ICA) for fuel tank systems that were developed in accordance with the provisions of SFAR 88 or section 25.1529 of RBAC 25 or Appendix H of the same regulation, effective on June 6, 2001 (including those developed for auxiliary fuel tanks, if any, installed under supplemental type certificates or other design approval) and that have been approved by ANAC.

(e) After December 15, 2010, before returning to service an aircraft with any change in a fuel tank with ICA developed under SFAR 88 or under section 25.1529 of RBHA 25 effective on June 6, 2001, the foreign air operator must include in the Maintenance Program's airplane and inspection procedures for fuel tank systems based on those ICA.

(f) Changes in the maintenance of the system for fuel tanks identified in paragraphs (d) and (e) of this section and any subsequent revision must be submitted for approval to ANAC.

(g) [Reserved]

### 129.117 Flammability reduction means

(a) *Applicability.* this section applies to transport category airplanes with turbine engines and type certificate issued after 1 January 1958 as a result of an original type certificate or subsequent increase in capacity has:

(1) A maximum type-certificated passenger capacity of 30 or more, or

sistemas de tanques de combustível.

(d) As revisões propostas do Programa de Manutenção dos sistemas de tanques de combustível devem ser baseadas nas Instruções para Aeronavegabilidade Continuada (ICA) para sistemas de tanques de combustível que foram desenvolvidas de acordo com as provisões do SFAR 88, ou com o parágrafo 25.1529 do RBHA 25 ou Apêndice H do RBHA 25, efetivos em 6 de junho de 2001 (incluindo aquelas desenvolvidas para tanques auxiliares de combustível, se houver algum, instalados de acordo com um certificado suplementar de tipo ou outras aprovações de projeto) e devem ser aprovadas pela ANAC.

(e) Após de 15 de dezembro de 2010, antes do retorno ao serviço de um avião com qualquer alteração em um tanque de combustível com ICA desenvolvidas sob o SFAR 88 ou sob a seção 25.1529 do RBHA 25 efetivo em 6 de junho de 2001, o operador aéreo estrangeiro deve incluir no Programa de Manutenção do avião inspeções e procedimentos para os sistemas de tanques de combustível baseados naquelas ICA.

(f) As mudanças no Programa de Manutenção do sistema de tanques de combustível identificadas nos parágrafos (d) e (e) desta seção e qualquer revisão posterior devem ser submetidas à ANAC para aprovação.

(g) [Reservado]

### 129.117 Meios de redução de inflamabilidade

(a) *Aplicabilidade.* Esta seção aplica-se a aviões categoria transporte, com motores a turbina e com certificado de tipo emitido após 1º de janeiro de 1958, que, como resultado de um certificado de tipo original ou posterior aumento da capacidade, tenha:

(1) capacidade máxima de assentos para passageiros certificada para o tipo de 30 (trinta) ou mais; ou

(2) A maximum payload capacity of 7,500 pounds or more.

(b) *New Production Airplanes* Except in accordance with §129.14, no foreign air carrier or foreign person may operate an airplane identified in Table 1 of this section (including all-cargo airplanes) for which application is made for original certificate of airworthiness or export airworthiness approval after June 05 2011 unless an Ignition Mitigation Means (IMM) or Flammability Reduction Means (FRM) meeting the requirements of §26.33 of RBAC 26.

(2) capacidade máxima de carga paga de 3 402 kgf (7 500 lbf) ou mais.

(b) *Aviões recém-produzidos.* Exceto como prescrito na seção 129.14, nenhum operador aéreo estrangeiro pode operar um avião identificado na tabela 1 desta seção (incluindo aviões cargueiros) para o qual o Estado do fabricante tenha emitido um certificado de aeronavegabilidade ou certificado de aeronavegabilidade para exportação após 05 de junho de 2011, a não ser que Meios de Mitigação de Ignição (IMM) ou Meios de Redução de Inflamabilidade (FRM) atendam aos requisitos da seção 26.33 do RBAC 26.

Model-Boeing	Model-Airbus
747 Series	A318, A319, A320, A321 Series
737 Series	A330, A340 Series
777 Series	
767 Series	

Model-Boeing	Model-Airbus
747 Series	A318, A319, A320, A321 Series
737 Series	A330, A340 Series
777 Series	
767 Series	

(c) *Auxiliary fuel tanks.* After the applicable date stated in paragraph (e) of this section, no foreign air carrier or foreign person may operate any airplane subject §26.33 of this chapter that has an Auxiliary Fuel Tank installed pursuant to a field approval, unless the following requirements are met:

(1) The foreign air carrier or foreign person complies with section 26.35 of RBAC 26 by the applicable date stated in that section.

(2) The foreign air carrier or foreign person installs Flammability Impact Mitigation Means (FIMM), if applicable, that are

(c) *Tanques auxiliares de combustível.* Após as datas declaradas no parágrafo (e) desta seção, nenhum operador aéreo estrangeiro pode operar um avião sujeito à seção 26.33 do RBAC 26 que possua um tanque auxiliar de combustível instalado de acordo com uma aprovação de campo, a não ser que os seguintes requisitos sejam atendidos:

(1) o operador aéreo estrangeiro atenda ao previsto na seção 26.35 do RBAC 26, na data declarada nessa seção;

(2) o operador aéreo estrangeiro instale Meios de Mitigação de Inflamabilidade

approved by ANAC.

(3) Except in accordance with the provisions of section 129.14 of this regulation, the FIMM is operational.

(d) *Retrofit*. After the dates specified in paragraph (e) of this section, no foreign air carrier or foreign person may operate an airplane to which this section applies unless the requirements of paragraphs (d)(1) and (d)(2) of this section are met.

(1) IMM, FRM or FIMM, if required by sections 26.33 and 26.35 or 26.37 of RBAC 26, which are approved by ANAC, are installed within the compliance times specified in paragraph (e) of this section.

(2) Except as provided in section 129.14 of this regulation, the IMM, FRM or FIMM, as applicable, are operational

(e) *Date of completion*. Except as provided in paragraphs (k) and (l) of this section, the facilities required by paragraph (d) of this section must be completed by the dates specified in paragraphs (e) (1), (e) (2) or (e) (3) of this section:

(1) Fifty percent of each foreign air carrier or foreign person's fleet identified in paragraph (d)(1) of this section must be modified no later than September 19, 2016.

(2) One hundred percent of each foreign air carrier or foreign person's fleet of airplanes subject to paragraph (d)(1) or this section must be modified no later than September 19, 2019.

(3) For those foreign air carriers or foreign persons that have only one airplane for a model identified in Table 1, the airplane must be modified no later than September 19, 2019.

(f) Compliance after Installation Except in accordance with section 129.14, no person may:

(1) Operate an airplane on which IMM or

FIMM, se aplicável, aprovados pela ANAC; e

(3) exceto de acordo com o previsto na seção 129.14 deste regulamento, o FIMM esteja operacional.

(d) *“retrofit”*. Exceto como previsto nos parágrafos (j), (k) e (l) desta seção, após as datas especificadas no parágrafo (e) desta seção, nenhum operador aéreo estrangeiro pode operar um avião para o qual se aplique esta seção a não ser que os requisitos dos parágrafos (d)(1) e (d)(2) desta seção sejam atendidos:

(1) IMM, FRM ou FIMM, se requeridos pelas seções 26.33 e 26.35 ou 26.37 do RBAC 26, e aprovados pela ANAC, estejam instalados nas datas especificadas no parágrafo (e) desta seção; e

(2) Exceto como previsto na seção 129.14 deste regulamento, o IMM, FRM ou FIMM, como aplicável, estejam operacionais

(e) *Datas de cumprimento*. Exceto como previsto nos parágrafos (k) e (l) desta seção, as instalações requeridas pelo parágrafo (d) desta seção devem ser cumpridas até as datas especificadas nos parágrafos (e)(1), (e)(2) ou (e)(3) desta seção:

(1) 50% da frota do operador aéreo estrangeiro, identificada no parágrafo (d)(1) desta seção, deve ser modificada até 19 de setembro de 2016;

(2) a totalidade da frota do operador aéreo estrangeiro identificada no parágrafo (d)(1) desta seção deve ser modificada até 19 de setembro de 2019; e

(3) para operador aéreo estrangeiro que possua apenas um avião dos modelos identificados na Tabela 1 desta seção, o avião deve ser modificado até 19 de setembro de 2019.

(f) *Cumprimento após instalações*. Exceto de acordo com o previsto na seção 129.14 deste regulamento, nenhum operador aéreo estrangeiro pode:

(1) operar um avião cujo IMM ou FRM

FRM has been installed before the dates specified in paragraph (e) of this section unless the IMM or FRM is operational.

(2) Deactivate or remove an IMM or FRM once installed unless it is replaced by a means that complies with paragraph (d) of this section.

(g) *Maintenance Program Revisions.* No foreign air carrier or foreign person may operate an airplane for which airworthiness limitations have been approved by ANAC in accordance with the sections 26.33, 26.35, or 26.37 of RBAC 26 after the airplane is modified in accordance with paragraph (d) of this section unless the Maintenance Program for that airplane is revised to include those applicable airworthiness limitations.

(h) After the Maintenance Program is revised as required by paragraph (g) of this section, before returning an airplane to service after any alteration for which airworthiness limitations are required by the sections 25.981 of RBAC 25, 26.33, 26.35, or 26.37 of RBAC 26, the foreign person or foreign air carrier must revise the Maintenance Program for the airplane to include those airworthiness limitations.

(i) The Maintenance Program changes identified in paragraphs (g) and (h) of this section shall be submitted for approval by ANAC.

(j) The requirements of paragraph (d) of this section do not apply to airplanes operated in all-cargo service, but those airplanes are subject to paragraph (f) of this section.

(k) The compliance dates specified in paragraph (e) of this section can be extended by one year, provided that:

(1) Until at least one year before the dates specified in paragraph (e), the foreign air operator notifies ANAC you want to adopt this paragraph;

(2) No later than March 18, 2011, the foreign air carrier or foreign person applies for

tenha sido instalado antes das datas especificadas no parágrafo (e) desta seção, a não ser que os mesmos estejam operacionais; ou

(2) desativar ou remover um IMM ou FRM instalado, a não ser que seja substituído por meios que atendam ao parágrafo (d) desta seção.

(g) Revisões do Programa de Manutenção. Nenhum operador aéreo estrangeiro pode operar um avião cujas limitações de aeronavegabilidade tenham sido aprovadas pela ANAC de acordo com as seções 26.33, 26.35 ou 26.37 do RBAC 26, após a modificação do avião de acordo com o parágrafo (d) desta seção, a não ser que o Programa de Manutenção para aquele avião seja revisado para incluir as limitações de aeronavegabilidade aplicáveis.

(h) Após a revisão do Programa de Manutenção como requerido pelo parágrafo (g) desta seção, antes do retorno ao serviço do avião, após qualquer alteração nas limitações de aeronavegabilidade requeridas pela seção 25.981 do RBAC 25 e a seção 26.33 ou 26.37 do RBAC 26, o operador aéreo estrangeiro deve revisar o Programa de Manutenção do avião para incluir as limitações de aeronavegabilidade.

(i) As mudanças do Programa de Manutenção identificadas nos parágrafos (g) e (h) desta seção devem ser submetidas à ANAC para aprovação.

(j) Os requisitos do parágrafo (d) desta seção não se aplicam a aviões operados em operações cargueiras, mas estes aviões estão sujeitos ao parágrafo (f) desta seção.

(k) As datas de cumprimento especificadas no parágrafo (e) desta seção podem ser estendidas por um ano, desde que:

(1) até pelo menos um ano antes das datas especificadas no parágrafo (e), o operador aéreo estrangeiro notifique à ANAC que pretende adotar este parágrafo;

(2) até 18 de março de 2011, o operador aéreo estrangeiro faça uma emenda às suas

an amendment to its operations specifications in accordance with the section 129.11 to include a requirement for the airplane models specified in Table 2 of this section to use ground air conditioning systems for actual gate times of more than 30 minutes, when available at the gate and operational, whenever the ambient temperature exceeds 15 degrees Celsius (60 degrees Fahrenheit); and

(3) Thereafter, the foreign air operator uses ground air conditioning systems as described in paragraph (k)(2) of this section on each airplane subject to the extension.

Especificações Operativas de acordo com o previsto na seção 129.11 deste regulamento para incluir um requisito para os aviões especificados na Tabela 2 desta seção, para o uso do sistema de ar condicionado em solo para tempos maiores que 30 minutos, quando disponível e operacional no solo, sempre que a temperatura ambiente for superior a 15 graus Célsius; e

(3) posteriormente, o operador aéreo estrangeiro use o sistema de ar-condicionado no solo como descrito no parágrafo (k)(2) desta seção em cada avião sujeito à extensão.

Model—Boeing	Model—Airbus
747 Series	A318, A319, A320, A321 Series
737 Series	A300, A310 Series
777 Series	A330, A340 Series
767 Series	
757 Series	

Model-Boeing	Model-Airbus
747 Series	A318, A319, A320, A321 Series
737 Series	A300, A310 Series
777 Series	A330, A340 Series
767 Series	
757 Series	

(1) For any foreign air carrier or foreign person for which the operating certificate is issued after July 15, 2010, the compliance date specified in paragraph (e) of this section may be extended by one year, provided that the foreign air carrier or foreign person meets the requirements of paragraph (k)(2) of this section when its initial operations specifications are issued and, thereafter, uses ground air conditioning systems as described in paragraph (k)(2) of this section on each airplane subject to

(1) Para qualquer operador aéreo estrangeiro cujo certificado foi emitido após de 15 de julho de 2010, o cumprimento das datas especificadas no parágrafo (e) desta seção pode ser estendido por um ano, desde que o operador aéreo estrangeiro atenda aos requisitos do parágrafo (k)(2) desta seção quando as especificações operativas forem emitidas e, posteriormente, use os sistemas de ar-condicionado no solo como descrito no parágrafo (k)(2) desta seção em cada avião



the extension.

(m) After the date by which any person is required by this section to modify 100 percent of the affected fleet, no person may operate in passenger service any airplane model specified in Table 2 of this section unless the airplane has been modified to comply with paragraph 26.33(c) of RBAC 26.

(n) No foreign air operator may operate any airplane on which an auxiliary fuel tank is installed after September 19, 2019, unless ANAC has certified the tank in accordance with section 25.981 of RBAC 25.

(o) [Reserved]

sujeito a esta extensão.

(m) Após a data em que qualquer operador aéreo estrangeiro é instado por esta seção a modificar 100% da frota afetada, nenhum operador aéreo estrangeiro pode operar no transporte de passageiros quaisquer dos modelos especificados na Tabela 2 desta seção a não ser que o avião tenha sido modificado em conformidade com o parágrafo 26.33(c) do RBAC 26.

(n) Nenhum operador aéreo estrangeiro 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.

(o) [Reservado]

**APPENDIX A  
APPLICATION FOR APPROVAL OF  
OPERATOR SPECIFICATION  
DESIGNATED FOREIGN AIR**

(a) *General.* Each application must be filed by a person accredited by the foreign air carrier. This person must possess the necessary knowledge of the matters contained in the Operational Specifications and submit a certified copy of the proxy that gives him powers to represent it before ANAC.

(b) *Format of application.* The following model is being followed for the preparation of application:

**APÊNDICE A DO RBAC 129 -  
REQUERIMENTO PARA APROVAÇÃO  
DE ESPECIFICAÇÃO OPERATIVA DE  
EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA  
DESIGNADA**

(a) *Geral.* Cada requerimento deve ser apresentado por pessoa credenciada pela empresa aérea estrangeira. Essa pessoa deve possuir os conhecimentos necessários sobre os assuntos contidos na especificação operativa e deve apresentar cópia autenticada da procuração que lhe outorga poderes para representar a empresa perante a ANAC.

(b) *Formato do requerimento.* O seguinte modelo deve ser seguido para a elaboração do requerimento:

**Para: Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC**

*(To: Agência Nacional de Aviação Civil)*

Endereço:

*(Address)*

Avenida Presidente Vargas, 850  
Rio de Janeiro – RJ  
Brasil  
CEP – 20071-001

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986 e nos termos do Decreto nº 92.319, de 23 de janeiro de 1986, venho requerer a aprovação de Especificação Operativa para Empresa Aérea Estrangeira.

*(According to the Brazilian Aeronautical Code, Law No. 7565 of December 19, 1986 and pursuant to Decree No. 92 319 of January 23, 1986, come to request approval of Operational Specification for a foreign air carrier.)*

Nome e endereço completos incluindo telefone, fax e email da empresa requerente no seu país de origem.

*(Name and full address including phone, fax and email of the applicant in their country of origin)*

Nome, título e endereço completo, incluindo telefone, fax e email do procurador ou pessoa autorizada a assinar o requerimento e para a qual qualquer correspondência relativa ao requerimento deva ser endereçada.

*(Name, title and full address including phone, fax and email of the prosecutor or the person authorized to sign the application and for whom any correspondence concerning the application should be addressed)*

A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, o requerente deve submeter as seguintes informações relativas àquelas partes da operação proposta a serem conduzidas dentro do Brasil:

*(Unless otherwise authorized by ANAC, the applicant shall submit the following information relating to those parts of the proposed transaction to be conducted within Brazil:)*

Seção I - Espécie de operação.

*(Section I - Kind of operation)*

Seção II - Planos operacionais.

*(Section II - Operational plans)*

Seção III – Rotas

*(Section III – Routes)*

Seção IV - Facilidades de comunicações-rádio.

*(Section IV - Facilities-radio communications)*

Seção V - Aeronave.

*(Section V – Aircraft)*

Seção VI - Tripulantes.

*(Section VI – Crew)*

**SECTION I KIND OF OPERATION**

Inform the kinds of desired operation (nighttime, daytime, VFR, IFR, or a combination of these particular kinds of operation).

**SECTION II OPERATIONAL PLANS**

Inform the route by which the entry is made in Brazil and the routes to be flown over the Brazilian territory.

**SECTION III ROUTES**

(a) *Routes*. Submit a map suitable for navigation of aircraft which is indicated the exact geographical trajectory of the proposed route from the latter point of takeoff abroad until the airfield Brazilian destination, alternate aerodromes and facilities in land navigation. This information must be submitted in order to facilitate their interpretation and identification. The applicant may use any method to achieve this goal, such as different colors, different kinds of lines etc. If different colors are used, for example, the following code can be used:

- (1) Regular Route: black.
- (2) Airfield regular terminal: green circle.
- (3) Airfield alternative: orange circle.

(4) Radio navigation facilities to be used in conjunction with the intended operations, indicating the type of facility to be used with the ADF, VOR etc.

(b) *Airports*. Submit the following information for each regular and alternate aerodrome to be used in conducting the proposed operations:

- (1) Name of airport or aerodrome.

**SEÇÃO I ESPÉCIE DE OPERAÇÃO.**

Informar as espécies de operação pretendidas (noturna, diurna, VFR, IFR, ou uma combinação particular dessas espécies de operação).

**SEÇÃO II PLANOS OPERACIONAIS.**

Informar a rota pela qual será feita a entrada no Brasil e as rotas a serem voadas sobre o território brasileiro.

**SEÇÃO III ROTAS**

(a) *Rotas*. Submeter um mapa apropriado à navegação aeronáutica sobre o qual seja indicada a trajetória geográfica exata da rota proposta, desde o último ponto de decolagem no exterior até o aeródromo brasileiro de destino, os aeródromos de alternativa e as facilidades de solo de radionavegação. Estas informações devem ser apresentadas de modo a facilitar sua interpretação e identificação. O requerente pode usar qualquer processo para atingir tal objetivo, tais como cores diferentes, tipos diversos de linhas etc. Se cores diversas forem usadas, por exemplo, o seguinte código pode ser utilizado:

- (1) *rota regular*: preto;
- (2) *aeródromo terminal regular*: círculo verde;
- (3) *aeródromo de alternativa*: círculo laranja;

(4) facilidades de rádio-navegação a serem usadas em conjunção com as operações pretendidas, indicando o tipo de facilidade a ser usada com o ADF, VOR etc.

(b) *Aeroportos*. Submeter as seguintes informações referentes a cada aeródromo regular e de alternativa a ser usado na condução das operações propostas:

- (1) nome do aeroporto ou aeródromo; e

(2) Location (direction, distance and name of nearest town).

#### SECTION IV FACILITIES-RADIO COMMUNICATIONS

List all the ground stations of radio communications for use by the applicant during operations in Brazil and in parts of the routes of entry between the last point of departure, overseas and Brazil.

#### SECTION V AIRCRAFT

Submit the following information for each brand and model of aircraft to be used in the intended operations:

(a) Aircraft:

- (1) Manufacturer and model number.
- (2) Country of registration.
- (3) Quantity and type of engines.
- (4) What is the maximum takeoff and landing weight for each aircraft type to be used.

(b) *Radio equipment.* List the radio equipment for instrument flight within Brazil.

(c) *Certification.* Name the country which certified the aircraft to be used.

(d) Approved operations.

#### SECTION VI CREW

List the following information with regard to crew members to be employed in the proposed operations within Brazil:

(a) Inform the type and class of licenses and certificates of each flight crew member.

(b) Whether the pilots were trained in the case of navigation facilities needed to operate the route and exit procedures and instrument approach along and near the routes to be flown within Brazil.

(2) localização (direção, distância e nome da cidade mais próxima).

#### SEÇÃO IV FACILIDADES DE COMUNICAÇÕES-RÁDIO.

Listar todas as estações de solo de rádio-comunicações a serem utilizadas pelo requerente durante as operações dentro do Brasil e nas partes das rotas de entrada entre o último ponto de decolagem, no exterior e o Brasil.

#### SEÇÃO V AERONAVE.

Submeter as seguintes informações referentes a cada tipo e modelo da aeronave a ser usada nas operações pretendidas:

(a) Aeronave:

- (1) fabricante e número do modelo;
- (2) país de matrícula;
- (3) quantidade e tipo de motores;e
- (4) qual o peso máximo de decolagem e de pouso para cada tipo de aeronave a ser usado.

(b) *Equipamento-rádio.* Listar os equipamentos-rádio para o voo por instrumentos dentro do Brasil.

(c) *Certificação.* Citar o nome do país que certificou as aeronaves a serem utilizadas.

(d) Tipos de operações autorizadas.

#### SEÇÃO VI TRIPULANTES.

Listar as informações abaixo no que diz respeito aos tripulantes a serem empregados nas operações propostas dentro do Brasil:

(a) tipo e classe de licenças e certificados de cada tripulante de voo;

(b) se os pilotos foram treinados no caso das facilidades de navegação necessárias para a operação em rota e nos procedimentos de saída e aproximação por instrumentos ao longo e nas proximidades das rotas a serem voadas dentro

(c) Whether all personnel involved in operations within Brazil are familiar with the standards for operation of foreign airlines in the country

(d) Whether the flight crew, meets the Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 1 of the Convention on International Civil Aviation relating to language proficiency.

## SECTION VII MAINTENANCE AND FLIGHT DISPATCH

(a) Briefly describe the organization of support structures for maintenance and operational order for the proposed flight operations being conducted in Brazil.

(b) Inform if the flight dispatchers are familiar with the rules and regulations relating to the order of ANAC operating airlines and if they have certificate issued by ANAC, or if their certificate in the country of origin has been validated in Brazil.

## SECTION VIII ADDITIONAL DATA

(a) Provide any additional information as well as data that can substantiate the information provided and which may facilitate or accelerate the adoption of the application.

(b) Each application must be completed with the following statement:

"I do certify that the statements made herein are true"

Place, date

Signature

Name of applicant (or attorney)

do Brasil;

(c) se todo o pessoal envolvido nas operações dentro do Brasil está familiarizado com as normas para operação de empresas aéreas estrangeiras dentro do país; e

(d) se a tripulação de voo cumpre os Padrões e Práticas Recomendadas (SARPS) do Anexo 1 da Convenção Internacional de Aviação Civil relativos à proficiência linguística.

## SEÇÃO VII MANUTENÇÃO E DESPACHO OPERACIONAL

(a) Descrever sucintamente a organização das estruturas de apoio de manutenção e de despacho operacional de voo propostas para as operações a serem conduzidas no Brasil.

(b) Informar se os despachantes operacionais de voo da empresa estão familiarizados com as regras e normas da ANAC referentes ao despacho operacional de empresas aéreas e se os mesmos são qualificados pela ANAC, ou se sua qualificação no país de origem foi validada no Brasil.

## SEÇÃO VIII DADOS ADICIONAIS

(a) Fornecer qualquer informação adicional, assim como dados que possam substantiar as informações fornecidas e que possam facilitar ou acelerar a aprovação do requerimento.

(b) Cada requerimento deve ser concluído com a seguinte afirmação:

“Certifico que as declarações prestadas neste documento são verdadeiras.”

Local, data

Assinatura

Nome do requerente (ou procurador)

**APPENDIX B  
STATEMENT OF LIABILITY AND  
COMPANY CONDUCT SPECIAL  
OPERATIONS NOT REGULAR IN  
BRAZIL'S FOREIGN AIR**

(a) *General.* Each responsibility statement should be submitted by a person accredited by the foreign air carrier. This person must present a certified copy of the proxy which gives it powers to represent it before ANAC.

(b) For chartering foreign airlines (charter) for Brazilian airlines (charterer), the latter shall act as legal representative.

(c) *Model statement.* The declaration liability shall contain the following information:

**APÊNDICE B DO RBAC 129 -  
DECLARAÇÃO DE  
RESPONSABILIDADE DE EMPRESA  
AÉREA ESTRANGEIRA REALIZANDO  
OPERAÇÕES NÃO REGULARES  
DENTRO DO BRASIL**

(a) *Geral.* Cada declaração de responsabilidade deve ser apresentada por pessoa credenciada pela empresa aérea estrangeira. Essa pessoa deve apresentar uma cópia autenticada da procuração que lhe outorga poderes para representar a empresa perante a ANAC.

(b) No caso de fretamentos de empresas aéreas estrangeiras (fretador) por empresas aéreas brasileiras (afretador), este último deve agir como representante legal.

(c) *Modelo de declaração.* A declaração de responsabilidade deve conter as seguintes informações:

**DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE DE EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA  
REALIZANDO OPERAÇÕES NÃO REGULARES PARA O BRASIL.**  
(STATEMENT OF RESPONSIBILITY OF FOREIGN AIR CARRIER CONDUCTING NON-SCHEDULED OPERATIONS WITHIN BRAZIL).

-----  
-----  
-----  
-----

← Nome e endereço completos da empresa requerente no seu país de origem, incluindo telefone e fax.  
(Give exact name and full mailing address of applicant, including phone and fax)

solicitante do(s) voo(s) abaixo discriminados  
(applicant for the following flights:)

DATA (DATE)	ROTA PROPOSTA DO VOO PROPOSED FLIGHT ROUTE)
___/___/___ - _____	← Mesmos dados constantes do “modelo 100” (IAC 1402) ou “modelo 200” (IAC 1401). (Give same data of “modelo 100” (IAC 1402) or “modelo 200” (IAC 1401)).
___/___/___ - _____	
___/___/___ - _____	

-----  
-----  
-----  
-----

← Nome, título, endereço completo, telefone e fax do procurador ou pessoa autorizada a assinar o requerimento e para a qual qualquer correspondência relativa ao requerimento deva ser endereçada.  
(Give the name, title, and mailing address, including telephone and fax numbers, of the official authorized to sign the application and to whom correspondence in regard)

declara ter conhecimento dos requisitos aplicáveis a empresas aéreas estrangeiras realizando operações não regulares para o Brasil contidos no RBAC 129.  
(states that is familiar with the requirements pertaining to the conduct of foreign air carrier nonscheduled operations within Brazil contained in RBAC 129).

Local, data e Assinatura  
(Place, date and Signature)

Nome do requerente (ou procurador)  
(name of person duly authorized to execute this application on behalf of the applicant)