

RESOLUÇÃO Nº 546, DE 18 DE MARÇO DE 2020.

Aprova o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 91 e emendas aos RBACs nºs 01, 121 e 135.

A DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos X e XLVI, e 47, inciso I, da mencionada Lei, e considerando o que consta no processo nº 60800.014964/2010-21, deliberado e aprovado na 5ª Reunião Deliberativa, realizada em 17 de março de 2020,

RESOLVE:

Art. 1º Aprovar, nos termos do Anexo desta Resolução, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91.

Art. 2º Aprovar a Emenda nº 05 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 01, intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”, consistente nas seguintes alterações:

“01.1

.....

Aeródromo de alternativa significa um aeródromo para o qual uma aeronave poderá prosseguir, quando for impossível ou desaconselhável dirigir-se ou efetuar o pouso no aeródromo de destino previsto, e onde os serviços necessários e facilidades estarão disponíveis e os requisitos de desempenho da aeronave poderão ser atendidos, bem como estará operacional no momento pretendido de uso. Aeródromos de alternativa podem ser:

(1) aeródromo de alternativa pós-decolagem significa um aeródromo de alternativa no qual uma aeronave poderá pousar, se isso for necessário, logo após a decolagem, se não for possível utilizar o aeródromo de partida;

(2) aeródromo de alternativa em rota significa um aeródromo de alternativa no qual uma aeronave poderá pousar, caso um desvio seja necessário, enquanto estiver em rota; ou

(3) aeródromo de alternativa de destino significa um aeródromo de alternativa no qual uma aeronave poderá pousar se for impossível ou desaconselhável efetuar pouso no aeródromo de destino previsto.

.....

Aeronave privada significa uma aeronave civil não enquadrada na definição de aeronave pública. Inclui as aeronaves operadas por entidades da administração indireta federal, estadual, municipal ou do Distrito Federal.

.....

Alteração significa qualquer alteração levada a efeito em aeronaves e seus componentes.

.....

Altitude de decisão (decision altitude - DA), referindo - se à operação de aeronaves, significa uma altitude especificada em um procedimento de aproximação por instrumentos 3D, em que a aproximação perdida deve ser iniciada, caso a referência visual adequada para continuar a aproximação não tenha sido estabelecida. A altitude de decisão é expressa em pés acima do nível médio do mar.

Altitude livre de obstáculos (obstacle clearance altitude - OCA) ou *altura livre de obstáculos (obstacle clearance height - OCH)* significa a menor altitude ou a menor altura sobre a elevação da cabeceira de pista mais relevante ou do aeródromo, como aplicável, utilizada para estabelecer conformidade com o apropriado critério de separação de obstáculo.

.....
Altura de decisão (decision height - DH), referindo-se à operação de aeronaves, significa uma altura especificada acima do solo em um procedimento de aproximação por instrumentos 3D, em que a aproximação perdida deve ser iniciada, caso a referência visual adequada para continuar a aproximação não tenha sido estabelecida. A altura de decisão é expressa em pés acima do nível do solo.

.....
Aproximação de precisão Categoria I (CAT I) significa uma aproximação de precisão por instrumentos e pouso com uma altura de decisão (*decision height - DH*) não inferior a 60 m (200 pés) e também com uma visibilidade não inferior a 800 m ou um alcance visual na pista (*runway visual range - RVR*) não inferior a 550 m.

Aproximação de precisão Categoria II (CAT II) significa uma aproximação de precisão por instrumentos e pouso com uma DH inferior a 60 m (200 pés), porém não inferior a 30 m (100 pés) e um RVR não inferior a 300 m.

Aproximação de precisão Categoria IIIA (CAT IIIA) significa uma aproximação de precisão por instrumentos e pouso com uma DH inferior a 30 m (100 pés) ou sem DH e um RVR não inferior a 175 m.

Aproximação de precisão Categoria IIIB (CAT IIIB) significa uma aproximação de precisão por instrumentos e pouso com uma DH inferior a 15 m (50 pés) ou sem DH e um RVR menor que 175 m, mas não inferior a 50 m.

Aproximação de precisão Categoria IIIC (CAT IIIC) significa uma aproximação de precisão por instrumentos e pouso sem limitações de DH e de RVR.

.....
Área perigosa significa um espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves.

Área proibida significa um espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido.

Área restrita significa um espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou mar territorial brasileiro, dentro do qual o voo de aeronaves é restringido conforme certas condições definidas.

.....
Autorização de controle de tráfego aéreo significa uma autorização para que uma aeronave proceda de acordo com as condições especificadas por um órgão de controle de tráfego aéreo.

.....
Categoria de registro significa uma das categorias previstas na Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013, para o registro de aeronaves no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB.

.....
Classe:

(1) quando utilizada em referência a certificados, habilitações, prerrogativas e limitações de pessoas, significa uma classificação de aeronaves tendo características operacionais semelhantes. Exemplo: aviões monomotores terrestres, hidroaviões ou anfíbios multimotores etc.;

(2) quando utilizada em referência à certificação de aeronaves, significa um grupo geral de aeronaves possuindo características similares de propulsão, voo ou pouso. Exemplo: aviões, aeronaves de asa rotativa, planadores, balões, aviões terrestres, hidroaviões etc.; e

(3) quando utilizada em relação ao desempenho de helicópteros nos documentos da OACI, tem os seguintes significados:

(i) Classe 1 significa um helicóptero cujo desempenho, em caso de falha de motor, permite pouso na área de abortagem de decolagem ou a continuação segura do voo para uma área de pouso apropriada;

(ii) Classe 2 significa um helicóptero cujo desempenho, em caso de falha de motor, permite a continuação segura do voo, exceto quando a falha ocorre antes de um determinado ponto após a decolagem ou após um determinado ponto antes do pouso, sendo que, nesses casos, um pouso forçado pode ser requerido; e

(iii) Classe 3 significa um helicóptero cujo desempenho exige pouso forçado após falha de um motor em qualquer ponto do voo.

.....
Espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (espaço aéreo RVSM) significa qualquer espaço aéreo ou rota entre os níveis de voo FL290 e FL410, inclusive, onde as aeronaves são separadas verticalmente por 1000 pés.

.....
Grande alteração significa uma alteração não listada na especificação técnica aprovada da aeronave, motor ou hélice e que:

(1) pode afetar substancialmente o peso, balanceamento, resistência estrutural, características de voo e de manobrabilidade ou qualquer outra característica ligada à aeronavegabilidade; ou

(2) não é executada de acordo com práticas aceitáveis ou que não pode ser executada usando operações elementares.

.....
Lista de Equipamentos Mínimos (Minimum Equipment List - MEL) significa uma lista, preparada por um operador de aeronaves em conformidade com ou mais restritiva que a MMEL estabelecida para o tipo de aeronave, que estabelece como operar esse tipo de aeronave com particulares equipamentos inoperantes, desde que atendendo a condições específicas.

.....
Lista Mestra de Equipamentos Mínimos (Master Minimum Equipment List - MMEL) significa uma lista estabelecida para um particular tipo de aeronave pela organização responsável pelo projeto de tipo, com a aprovação do órgão certificador, contendo itens, um ou mais dos quais se permite que esteja inoperante ao início de um voo. A MMEL pode ser associada com condições especiais de operação, limitações ou procedimentos.

Manual de Operação da Aeronave (Aircraft Operating Manual - AOM) significa o manual elaborado pelo operador da aeronave, aprovado pela ANAC, contendo procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificações, limitações, informações de desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e outros materiais relevantes para a operação da aeronave. Normalmente deverá ser baseado no próprio Manual de Voo Aprovado (AFM), não podendo contrariá-lo e contemplando alguma condição operacional específica do operador não prevista no AFM.

.....

Navegação Baseada em Desempenho (Performance-based Navigation - PBN) significa navegação de área baseada em requisitos de desempenho aplicáveis às aeronaves conduzindo operações em rotas ATS, em procedimentos de aproximação ou espaços aéreos específicos. Tais requisitos de desempenho são expressos em termos de precisão, integridade, continuidade, disponibilidade e funcionalidade, compreendendo especificações de Navegação de Área (RNAV) ou de Desempenho de Navegação Requerido (RNP), associados a um determinado nível de precisão para cada tipo de operação.

Navegação de área - RNAV significa um método de navegação que permite a operação de aeronaves em qualquer trajetória de voo desejada dentro da cobertura de auxílios à navegação, baseados no solo ou no espaço, ou dentro dos limites das possibilidades dos equipamentos autônomos de navegação, ou uma combinação de ambos.

Nota: a navegação de área inclui o PBN, bem como outras operações não incluídas na definição de PBN.

.....
North Atlantic High Level Airspace - NAT-HLA significa o volume de espaço aéreo situado entre os FL285 e FL420, inclusive, estendendo-se entre a latitude 27° N e o Pólo Norte, limitado a leste pelos limites orientais das áreas de controle de Santa Maria Oceanic, Shanwick Oceanic e Reykjavik Oceanic, e limitado a oeste pelos limites ocidentais das áreas de controle de Reykjavik Oceanic, Gander Oceanic e New York Oceanic, excluindo as áreas a oeste de 60° W e a sul de 38°30' N.

.....
Operação Prolongada (Extended Operations - ETOPS) significa uma operação de voo com avião na qual uma parte do voo é operada além de um limite de tempo identificado no RBAC 121 ou 135 de um aeródromo adequado, com base em uma velocidade de cruzeiro com um motor inoperante aprovada, sob condições atmosféricas padrão e ar calmo.

.....
Operação Steep Approach significa qualquer operação em que o ângulo de trajetória de aproximação para pouso é maior que 3,77 graus.

.....
Pequena alteração significa uma alteração que não se enquadra na definição de grande alteração.

.....
Piloto em comando significa uma pessoa que tem a autoridade final e a responsabilidade pela operação e pela segurança do voo.

.....
Plano de voo significa informações específicas, relacionadas com um voo planejado ou com parte de um voo de uma aeronave, fornecidas aos órgãos que prestam os serviços de tráfego aéreo.

Ponto definido antes do pouso, referindo-se a helicópteros de classe de desempenho 2, significa um ponto, dentro da fase de aproximação e pouso, após o qual a capacidade do helicóptero para prosseguir para um pouso seguro com um motor inoperante não é assegurada e um pouso forçado pode ser requerido.

Ponto definido após decolagem, referindo-se a helicópteros de classe de desempenho 2, significa um ponto, dentro da fase de decolagem e subida inicial, antes do qual a capacidade do helicóptero para prosseguir um voo seguro com um motor inoperante não é assegurada e um pouso forçado pode ser requerido.

.....
Procedimento de aproximação por instrumentos significa uma série de manobras predeterminadas realizadas com o auxílio de instrumentos de bordo, com proteção

específica contra os obstáculos, desde o fixo de aproximação inicial ou, quando aplicável, desde o princípio de uma rota de chegada até um ponto a partir do qual seja possível efetuar o pouso e, caso este não se realize, até uma posição na qual se apliquem os critérios de circuito de espera ou de margem livre de obstáculos em rota.

.....
Serviço de controle de tráfego aéreo significa o serviço prestado com a finalidade de prevenir colisões entre aeronaves e entre aeronaves e obstáculos na área de manobras e acelerar e manter ordenado o fluxo de tráfego aéreo.

.....
Teto significa a altura acima do solo ou água, da base da mais baixa camada de nuvens, abaixo de 6.000 m (20.000 pés) que cobre mais da metade do céu.

.....
Tráfego aéreo significa todas as aeronaves em voo ou operando na área de manobras de um aeródromo.

.....
Visibilidade em voo significa a visibilidade à frente da cabine de pilotagem de uma aeronave em voo.

Visibilidade no solo significa a visibilidade em um aeródromo indicada por um observador credenciado ou por meio de sistemas automáticos.

.....
Voo VFR especial significa o voo VFR realizado sob condições meteorológicas inferiores às VMC, autorizado pelo controle de aproximação, dentro de uma CTR ou, ainda, de uma ATZ de aeródromo controlado que esteja localizada dentro das projeções verticais dos limites laterais de uma TMA.” (NR)

“01.2

.....
AOM – *Aircraft Operating Manual* – significa Manual de Operação da Aeronave.

.....
CAMP – *Continuous Airworthiness Maintenance Program* - significa programa de manutenção de aeronavegabilidade continuada.

.....
FDR – *Flight Data Recorder* – significa gravador de dados de voo.

.....
NAT-HLA – *North Atlantic High Level Airspace* – significa Espaço Aéreo NAT-HLA.

.....
PBN – *Performance-based Navigation* – significa Navegação Baseada em Desempenho.

.....
RVR – *Runway Visual Range* - significa alcance visual na pista.

RVSM – *Reduced Vertical Separation Minimum* – significa Separação Vertical Mínima Reduzida.

.....
TAWS – *Terrain awareness and warning system* – significa Sistema de percepção e alarme de proximidade do solo.

.....
VFTO significa velocidade final de decolagem.

.....
VSR significa velocidade de referência de estol.

VSRO significa velocidade de referência de estol em configuração de pouso.

VSR1 significa velocidade de referência de estol obtida em uma determinada configuração.

VSW significa velocidade na qual ocorre alerta de estol natural ou artificial.” (NR)

§ 1º Ficam suprimidas:

I - as definições de “Altitude de liberação de obstáculos (*Obstacle Clearance Altitude* - OCA) ou altura de liberação de obstáculos (*Obstacle Clearance Height* - OCH)”, “Autorização de tráfego aéreo”, “Condições VFR especial”, “Controle de tráfego aéreo”, “Controle positivo”, “Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA”, “Espaço aéreo controlado”, “Grande modificação”, “Lista de Equipamento Mínimo (*Minimum Equipment List* - MEL)”; “Lista Mestre de Equipamento Mínimo (*Master Minimum Equipment List* - MMEL)”, “Modificação”, “Operação VFR especial” e “Pequena modificação” na Seção 01.2; e

II - a abreviatura “PTRS” na Seção 01.2.

§ 2º A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao1/boletim-de-pessoal/>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/>), na rede mundial de computadores.

Art. 3º Aprovar a Emenda nº 09 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 121, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg”, consistente nas seguintes alterações:

“**121.339**

(a)

.....

(4) um transmissor localizador de emergência (ELT), portátil ou de sobrevivência, que esteja em condições operacionais, que atenda aos requisitos dos parágrafos 91.207 (c) e (g) do RBAC nº 91;

.....” (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao1/boletim-de-pessoal/>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/>), na rede mundial de computadores.

Art. 4º Aprovar a Emenda nº 07 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 135, intitulado “Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de até 19 assentos e capacidade máxima de carga paga de até 3.400 kg (7.500 lb), ou helicópteros”, consistente nas seguintes alterações:

“**135.166**

.....

(b) para helicópteros, um transmissor localizador de emergência (ELT) portátil ou de sobrevivência, que esteja em condições operacionais, que atenda aos requisitos dos parágrafos 91.207 (c) e (g) do RBAC nº 91;

.....” (NR)

“**135.167**

.....

(c) Somente é permitido operar uma aeronave sobre grandes extensões de água se estiver fixado a um dos botes requeridos pelo parágrafo (a) desta seção um ELT portátil

ou de sobrevivência, flutuante e à prova d'água, que esteja em condições operacionais, que atenda aos requisitos dos parágrafos 91.207 (c) e (g) do RBAC nº 91.

.....” (NR)

“135.229 Requisitos de aeródromo e de áreas de pouso e decolagem não cadastradas

.....

(d) Os pousos e decolagens de helicópteros em áreas não cadastradas, ou os pousos e decolagens em áreas não cadastradas na água, são autorizados sob certas condições, como estabelecido nas seções 91.329 e 91.331 do RBAC nº 91, aplicando-se a seção 135.77 deste regulamento quanto às responsabilidades envolvidas.” (NR)

Parágrafo único. A Emenda de que trata este artigo encontra-se disponível no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS desta Agência (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao1/boletim-de-pessoal/>) e na página “Legislação” (endereço eletrônico <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/>), na rede mundial de computadores.

Art. 5º Aeronaves fabricadas antes de 1º de janeiro de 2001 ficam dispensadas de cumprir a seção 91.207 do RBAC nº 91 até 20 de março de 2024.

Art. 6º Aeronaves fabricadas a partir de 1º de janeiro de 2001 ficam dispensadas de cumprir a seção 91.207 do RBAC nº 91 até 20 de março de 2023.

Art. 7º As aeronaves que optarem por usufruir dos prazos concedidos pelos arts. 5º e 6º desta Resolução devem cumprir, alternativamente, os seguintes requisitos:

I - exceto como previsto nos incisos V e VI deste artigo, nenhuma pessoa pode operar um avião civil registrado no Brasil, a menos que:

a) exista, fixado ao avião, um transmissor localizador de emergência (ELT) do tipo automático e que esteja em condições operáveis para as operações regidas pelos RBAC nº 121 e 135, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações; ou

b) para operações que não aquelas especificadas na alínea "a" deste inciso, exista a bordo do avião um transmissor localizador de emergência aprovado, de tipo portátil ou automático, em condições de funcionamento, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações;

II - cada ELT requerido pelo inciso I deste artigo deve ser colocado no avião de modo a minimizar a probabilidade de danos ao transmissor na eventualidade de acidente. Os ELT automáticos, fixos ou ejetáveis, devem ser fixados ao avião tão para trás quanto praticável.

III - as baterias usadas nos ELT requeridos pelo inciso I deste artigo devem ser substituídas (ou recarregadas, se forem baterias recarregáveis) sempre que:

a) o transmissor tiver sido usado por tempo acumulado superior a uma hora; ou

b) quando atingidos 50% (cinquenta por cento) de sua vida útil (ou vida útil da carga, se baterias recarregáveis), como definido nas especificações aprovadas do fabricante.

IV - cada ELT requerido pelo inciso I deve ser inspecionado a cada 12 (doze) meses calendários quanto a:

- a) condições de instalação;
- b) corrosão da bateria;
- c) operação dos comandos e do sensor de impactos; e
- d) presença de suficiente energia radiante na antena;

V - não obstante o disposto no inciso I deste artigo, uma pessoa pode:

- a) trasladar um avião recentemente adquirido do local onde o mesmo foi comprado, para o local onde o ELT será instalado; e
- b) trasladar um avião de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito.

VI - o inciso I deste artigo não se aplica a:

- a) aviões enquanto engajados em operações de treinamento de voo local conduzidas inteiramente dentro de uma área com raio igual a 50 milhas (93 km) e centro no aeródromo de origem do voo;
- b) aviões enquanto engajados em voos relacionados com projetos e ensaios;
- c) aviões novos enquanto engajados em voos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega;
- d) aviões enquanto engajados em serviços aéreos de aplicação de agentes químicos e outras substâncias usadas em operações agrícolas;
- e) aviões aprovados pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento;
- f) aviões enquanto utilizados para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exibições, competições ou pesquisas de mercado;
- g) aviões com capacidade para transportar a bordo somente uma pessoa, aviões categoria primária e ultraleves em geral; e
- h) um avião durante um período no qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, modificação ou substituição.

VII - os ELT requeridos pelo inciso I do caput não substituem os ELT portáteis requeridos pelo inciso X, e pelos RBAC nº 121 e 135 nos voos sobre grandes extensões de água (ver parágrafos 135.167(c) e 121.339(a)(4) dos referidos RBAC);

VIII - cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve atender ao previsto na seção 91.229 do RBAC nº 91;

IX - a partir de 1º de janeiro de 2007 qualquer novo ELT a ser instalado em avião registrado no Brasil deve possuir as frequências de 121.5 e 406 MHz. Até 31 de dezembro de 2008 os ELT requeridos por este artigo e pelas seções 135.167 do RBAC nº 135 e 121.339 do RBAC nº 121 e instalados antes

de 01 de janeiro de 2007 podem funcionar nas frequências de 121.5 MHz e 406 MHz ou apenas de 121.5MHz. A partir de 01 de janeiro de 2009 todos os ELT utilizados em aviões registrados no Brasil devem poder transmitir simultaneamente nas frequências 121.5 e 406 MHz;

X - somente é permitido operar um planador, aeronave leve esportiva, rebocador de planador, aeronave de acrobacia, aeronave lançadora de paraquedista ou aeronave voltada para o aerodesporto em geral, se existir um ELT de qualquer tipo, um PLB (*personal locator beacon*), ou outro dispositivo similar autorizado pela ANAC a bordo da aeronave;

XI - cada ELT ou PLB instalado ou transportado em aeronave brasileira deve ser registrado junto ao BRMCC - Centro Brasileiro de Controle de Missão COSPAS - SARSAT. Os operadores devem manter este registro atualizado, efetuando o cancelamento do registro, quando for o caso;

X - nenhuma pessoa pode decolar com um grande avião ou com um avião multimotor com motor a turbina para um voo sobre água afastado mais de 185 km (100 milhas marítimas) ou mais de 30 (trinta) minutos de vôo da costa mais próxima, a menos que o avião esteja equipado com um ELT de sobrevivência aprovado, à prova d'água e com capacidade de flutuação, que seja capaz de transmitir na apropriada frequência (ou frequências) de emergência e independente do suprimento de energia elétrica do avião.

§ 1º A nova data de substituição (ou recarga) da bateria deve ser claramente marcada no exterior do transmissor e registrada no livro de manutenção de bordo para ELT fixos ao avião.

§ 2º O inciso III do caput não se aplica para baterias (tais como baterias ativadas por água) que não sejam significativamente afetadas durante períodos de estocagem.

§ 3º Nenhuma pessoa, a não ser um tripulante requerido, pode ser transportado a bordo de um avião sendo trasladado de acordo com o inciso V.

§4º No caso do inciso VI, alínea “h”, do caput as seguintes condições se aplicam:

I - nenhuma pessoa pode operar o avião a menos que os registros de manutenção contenham a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja uma placa informando: “ELT NÃO INSTALADO”; e

II - nenhuma pessoa pode operar o avião se o ELT permanecer removido por mais de 90 (noventa) dias consecutivos.

Art. 8º Todos ficam dispensados de cumprir o parágrafo 91.215(a) do RBAC nº 91 até 20 de março de 2022.

Parágrafo único. Todos aqueles que optarem por usufruir do prazo concedido no caput e em operações não conduzidas segundo os RBACs nºs 121 ou 135, o equipamento transponder instalado deve atender aos requisitos de desempenho e ambientais de qualquer classe de OTP (TSO) C74b (Mode A) ou OTP (TSO) C74c (Mode A com informação de altimetria) como apropriado, ou a classe adequada da TSO-C112 (Mode S).

Art. 9º Todos ficam dispensados de cumprir os parágrafos e seções do RBAC nº 91, abaixo listados, até 20 de março de 2021:

I - parágrafo 91.221(f);

II - parágrafo 91.1507(c);

III - seção 91.231, todas as aeronaves, exceto as incluídas na subparte F; e

IV - parágrafos 91.609(c)(2), (h), (i) e (j).

Art. 10. O cumprimento do parágrafo 91.221(g) é dispensado até o dia 20 de março de 2022.

Art. 11. A ANAC poderá, mediante solicitação, conceder desvio a qualquer requisito do RBAC nº 91 que, direta ou indiretamente, imponha ao regulado a obrigação de fazer algo que requeira tempo e/ou investimento financeiro significativo, sem necessidade de um processo formal de isenção de requisitos segundo o RBAC nº 11, desde que:

I - o regulado concorde em cumprir condicionantes para a concessão do desvio baseados nos requisitos do RBHA 91 que estava em vigor 19 de março de 2020, que constarão no mesmo documento que conceder o desvio;

II - o mesmo nível equivalente de segurança proporcionado pelo referido RBHA 91 seja mantido;
e

III - a data máxima de validade do desvio concedido seja 20 de março de 2021.

Art. 12. As operações PBN autorizadas segundo a Resolução nº 221, de 20 de março de 2012, continuam válidas conforme foram autorizadas pela ANAC.

Art. 13. Ficam revogados:

I - o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91, intitulado “Regras gerais de operação para aeronaves civis”;

II - Portaria nº 482/DGAC de 20 de março de 2003, publicada no Diário Oficial da União de 22 de abril de 2003, Seção 1, página 7, que aprovou o referido RBHA;

III - Resolução nº 221, de 20 de março de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 22 de março de 2012, Seção 1, páginas 1 e 2; e

VI - a Instrução de Aviação Civil - IAC 3204, intitulada “Autorização para movimentar aeronaves em aeroportos”.

Art. 14. Esta Resolução entra em vigor em 1º de junho de 2020.

JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ
Diretor-Presidente