

**RESOLUÇÃO Nº \_\_, DE \_\_ DE \_\_\_\_ DE \_\_\_\_.**

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

**A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC**, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, incisos XVII e XLVI, e § 1º, da mencionada Lei e considerando o que consta do processo nº 00058.500221/2016-93, deliberado e aprovado na \_\_ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em \_\_ de \_\_\_\_ de \_\_\_\_,

**RESOLVE:**

Art. 1º Aprovar a Emenda nº \_\_ ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), intitulado “Requisitos operacionais: operações domésticas, de bandeira e suplementares”, consistente nas seguintes alterações:

I - o Título do RBAC passa a vigorar com a seguinte redação:

“Operações de transporte aéreo público com aviões com mais de 19 assentos ou PMD superior a 8618kg” (NR)

II - O parágrafo 121.1(a)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.1 .....

(a) .....

(1) as operações de um solicitante ou detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA) segundo o RBAC 119 que emprega aviões com configuração máxima certificada com mais de 19 assentos de passageiros ou peso máximo de decolagem (PMD) superior a 8618kg;” (NR)

III - A seção 121.2 passa a ser Reservada. (NR)

IV - A seção 121.3 passa a ser Reservada. (NR)

V - A Subparte E passa a ser intitulada “Aprovação de rotas para operações regulares”;

VI - A seção 121.91 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.91 .....

Esta subparte estabelece regras para obtenção de aprovação de rotas por detentores de certificado conduzindo operações regulares.” (NR)

VII - O parágrafo 121.93(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.93 .....

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares em busca de

aprovação de uma rota deve demonstrar:” (NR)

VIII - Os parágrafos 121.97(a) e (b) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.97 .....

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que cada rota submetida à aprovação é apoiada em aeródromos em quantidade e qualidade adequada, considerando aspectos como dimensões, resistência e superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público (security), sinalização e auxílios luminosos, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e controle de tráfego.

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e divulgar para o pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ele utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nos mesmos. As informações aeronáuticas devem incluir o seguinte:” (NR)

IX - O parágrafo 121.99(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.99 .....

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que ao longo de suas rotas (diretamente ou via circuito ponto-a-ponto) existe um sistema confiável e rápido de comunicações bilaterais avião-solo que, em condições normais de operação, assegura o contato rádio de cada avião com o apropriado centro de despacho e entre cada avião e a adequada estação rádio de controle de tráfego aéreo, exceto como especificado em 121.351(c).” (NR)

X - A seção 121.101 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.101 Serviços de informações meteorológicas

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que ao longo de cada rota existem suficientes serviços de informações meteorológicas de modo a assegurar um mínimo de dados e previsões meteorológicas necessárias à operação.

(b) Exceto como previsto no parágrafo (d) desta seção, cada detentor de certificado que conduza operações regulares deverá usar informações meteorológicas de modo que:

(1) para operações dentro do espaço aéreo brasileiro, tais informações e previsões sejam preparadas pelo Comando da Aeronáutica ou por agências aprovadas pelo mesmo; ou

(2) para operações realizadas no exterior, tais informações e previsões sejam preparadas por órgãos e agências aprovadas pelo país sobrevoado.

(c) Cada detentor de certificado que conduza operações regulares deverá utilizar prognósticos meteorológicos preparados a partir das informações meteorológicas especificadas no parágrafo (b) desta seção ou a partir de informações de uma fonte aprovada nos termos do parágrafo (d) desta seção.

(d) Cada detentor de certificado que conduza operações regulares deve adotar e colocar em uso um sistema aprovado para obter e divulgar ao seu pessoal previsões e informações sobre fenômenos atmosféricos adversos, tais como turbulência em céu claro, tempestades e tesouras de vento em baixas altitudes, que possam afetar a segurança de voo em cada rota a ser voada e cada aeródromo a ser utilizado.” (NR)

XI - O parágrafo 121.103(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.103 .....

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada detentor de certificado que conduza operações regulares deve demonstrar que em cada uma das rotas propostas os auxílios de solo não visuais são:” (NR)

XII - O caput da seção 121.105 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.105 .....

Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que pessoal competente e instalações e equipamentos adequados (incluindo peças de reposição, suprimentos e materiais) estão disponíveis em aeródromos específicos ao longo de cada uma de suas rotas, de acordo com as necessidades, de modo a prover serviços adequados de atendimento no solo, manutenção e manutenção preventiva aos aviões e equipamentos auxiliares.” (NR)

XIII - O caput da seção 121.107 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.107 .....

Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que possui centros de despacho de voo em número suficiente para atender as operações a serem conduzidas e que tais centros estão localizados nos pontos necessários ao controle operacional de cada voo.” (NR)

XIV - A Subparte F passa a ser intitulada “Aprovação de Rotas e Áreas para Operações Não-Regulares”. (NR)

XV - O caput da seção 121.111 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.111 .....

Esta subparte estabelece regras para obtenção de aprovação de rotas e de áreas de operação para detentores de certificado que conduzam operações não-regulares.” (NR)

XVI - Os parágrafos 121.113(a) e (b) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.113 .....

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares e buscando aprovação de área e de rotas deve demonstrar:

.....

(b) Não obstante o parágrafo (a)(4) desta seção, a ANAC pode aprovar rotas fora do espaço aéreo controlado se o detentor de certificado conduzindo operações não-regulares demonstrar que a rota é segura para a operação e a ANAC considerar que a densidade do tráfego é tal que um adequado nível de segurança pode ser assegurado. O detentor de certificado não pode usar tais rotas, a menos que sejam aprovadas pela ANAC e listadas nas especificações operativas do detentor de certificado. ” (NR)

XVII - Os parágrafos 121.118(a) e (b) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.118 .....

(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações não-regulares pode usar um aeródromo, a menos que ele seja cadastrado e apropriadamente equipado e adequado à operação proposta, considerando aspectos como dimensões, superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público, iluminação, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e ATC. (Retificação publicada no Diário Oficial da União de 10 de novembro de 2010, Seção 1, página 5 e republicada no Diário Oficial da União de 24 de novembro de 2010, Seção 1, página 22).

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares deve demonstrar que possui um sistema aprovado para coletar, atualizar e disseminar ao pessoal apropriado informações aeronáuticas válidas para cada aeródromo por ela utilizado, de modo a garantir a segurança das operações nesses aeródromos. As informações aeronáuticas devem incluir:” (NR)

XVIII - A seção 121.119 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.119 .....

(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações não-regulares pode utilizar-se de informações meteorológicas para conduzir seus voos, a menos que tais informações tenham sido preparadas pelo Comando da Aeronáutica ou outra agência reconhecida pelo mesmo. Para operações fora do Brasil, o detentor de certificado deve demonstrar que as informações e previsões meteorológicas disponíveis são preparadas por fontes consideradas satisfatórias pela ANAC.

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares que se utilize de previsões meteorológicas para orientar movimentos de voo deve utilizar previsões preparadas a partir das informações meteorológicas especificadas no parágrafo (a) desta seção.” (NR)

XIX - O parágrafo 121.121(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.121 .....

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado conduzindo operações não-regulares pode conduzir qualquer operação ao longo de uma rota, a menos que os auxílios de solo não visuais sejam:” (NR)

XX - A seção 121.122 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.122 Facilidades para comunicações: operações não-regulares.

(a) Cada detentor de certificado ao conduzir operações não-regulares, que não operações cargueiras, em aviões com mais de dois motores deve demonstrar que possui um sistema de radiocomunicação de duas vias ou outro meio de comunicação aprovado pela ANAC. Este sistema deve garantir comunicações imediatas e confiáveis em toda a rota (direta ou circuito ponto-a-ponto) entre cada avião e o detentor de certificado e este e o serviço ATC apropriado, exceto como especificado na seção 121.351(c).

(b) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações não-regulares, que não operações cargueiras, com aviões com mais de dois motores deve possuir um sistema de comunicação por voz, para ETOPS, onde esta facilidade é disponibilizada. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Nos locais onde esta facilidade não estiver disponível ou for de baixa qualidade, outro sistema de comunicações deve ser

disponibilizado.

(c) Cada detentor de certificado envolvido na condução de operações ETOPS além de 180 minutos com aeronaves com mais de dois motores deve possuir um sistema de comunicação adicional, além do requerido pelo parágrafo (b) desta seção. Este sistema deve prover comunicação por voz via satélite com a mesma fidelidade de um sistema telefônico terrestre, ademais deve ser capaz de prover comunicações entre a tripulação e os serviços de controle de tráfego aéreo e entre a tripulação e o detentor do certificado. Para determinar a disponibilidade destas comunicações, o detentor do certificado deve considerar rotas potenciais e altitudes necessárias no caso de desvios para os aeródromos de alternativa ETOPS. Se o sistema de comunicação por satélite não estiver disponível ou for de baixa qualidade outro sistema de comunicações deve ser disponibilizado.” (NR)

XXI - O caput 121.123 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.123 .....

Cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares deve demonstrar que dispõe de pessoal competente e de adequadas facilidades e equipamentos (incluindo peças de reposição, suprimento e materiais) a fim de assegurar apropriados serviços de atendimento no solo, manutenção e manutenção preventiva aos aviões e equipamentos auxiliares.” (NR)

XXII - Os parágrafos 121.125(a) e (b) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.125 .....

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações aéreas não-regulares deve demonstrar que dispõe de:

.....

(b) Um detentor de certificado conduzindo operações aéreas não-regulares pode utilizar facilidades de acompanhamento de voos operadas por terceiros. Entretanto, a responsabilidade primária pelo controle operacional de cada voo não pode ser delegada a ninguém.” (NR)

XXIII - Os parágrafos 121.127(a) e (b) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.127 .....

(a) Cada detentor de certificado ao conduzir operações aéreas não-regulares usando um sistema de acompanhamento de voo deve demonstrar que:

.....

(b) O detentor de certificado conduzindo operações aéreas não-regulares deve demonstrar que o pessoal especificado no parágrafo (a) desta seção e aqueles designados para o controle operacional do avião estão habilitados a exercerem suas funções.” (NR)

XXIV - O parágrafo 121.135(a)(4) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.135 .....

(a) .....

(4) não contrariar nenhuma legislação brasileira vigente e, no caso de operações internacionais, nenhuma legislação estrangeira aplicável. Não contrariar, ainda, o contido no Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e respectivas especificações

operativas.” (NR)

XXV - O parágrafo 121.135(b)(6) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.135 .....

(6) para operações regulares, informações apropriadas sobre voos em rota, retiradas das especificações operativas, incluindo, para cada rota aprovada, os tipos de aviões autorizados a voá-la, o tipo de operação aprovado como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. para a mesma e qualquer outra informação pertinente, adicionalmente:” (NR)

XXVI - O parágrafo 121.135(b)(7) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.135 .....

(b) .....

(7) para operações não-regulares, informações apropriadas, retiradas das especificações operativas, incluindo a área de operação autorizada, os tipos de aviões autorizados, os tipos de operação aprovados como VFR, IFR, diurno, noturno, etc. e qualquer outra informação pertinente, adicionalmente: ” (NR)

XXVII - Os parágrafos 121.135(b)(8)(i), (ii) e (iii) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.135 .....

(b) .....

(8) .....

(i) sua localização (para operações regulares apenas);

(ii) sua designação: normal, interino ou de alternativa (para operações regulares apenas);

(iii) os tipos de aviões autorizados a utilizá-lo (para operações regulares apenas);” (NR)

XXVIII - O parágrafo 121.135(b)(24) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.135 .....

(b) .....

(24) em operações ETOPS, de transporte de passageiros, acima de 180 minutos deverá ser elaborado um plano para a continuação de viagem dos passageiros;” (NR)

XXIX - A seção 121.139 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.139 Requisitos para manual a bordo de aviões. Operações não-regulares.

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, cada detentor de certificado conduzindo operações não-regulares deve transportar a totalidade ou partes apropriadas de seu sistema de manuais em cada um dos seus aviões que esteja fora da sede operacional. Tais partes devem estar disponíveis para uso de pessoal de voo e de solo. Se qualquer porção da parte referente à manutenção estiver sob outra forma que não a impressa, o avião deve transportar, também, um dispositivo de leitura dos mesmos que proporcione imagem claramente legível das informações e instruções de manutenção ou um sistema que permita recuperar tais informações.

(b) Se o detentor de certificado conduzindo operações não-regulares for capaz de executar toda a manutenção programada em locais específicos, nos quais ele mantém as partes de manutenção do manual, não haverá necessidade de ter a bordo tais partes

quando o avião estiver se dirigindo para tais locais.” (NR)

XXX - O parágrafo 121.163(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.163 .....

(a) Voos de avaliação operacional iniciais. Ninguém pode operar uma aeronave que não tenha o tipo de operação aprovada anteriormente segundo este regulamento ou segundo o RBAC 135, a menos que esta aeronave possua um mínimo de 100 horas de voos adicionais aos de certificação, aceitáveis pela ANAC, incluindo um número de voos representativos para aeródromos em rota. O requisito de 100 horas adicionais pode ser reduzido pela ANAC se ficar demonstrado que um adequado nível de proficiência foi atingido. Pelo menos 10 horas de voo devem ser voadas à noite, sendo tais horas irredutíveis.” (NR)

XXXI - O parágrafo 121.303(d)(2) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.303 .....

(d) .....

(2) instrumentos e equipamentos especificados nos parágrafos 121.305 até 121.321, 121.359, 121.360 para qualquer tipo de operação e equipamentos e instrumentos especificados de 121.323 até 121.351 para as características da operação autorizada, sempre que esses itens não forem já requeridos pelo parágrafo (d)(1) desta seção.” (NR)

XXXII - O parágrafo 121.345(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.345 .....

(a) Ninguém pode operar uma aeronave, a menos que ela seja equipada com os equipamentos- rádio requeridos para as características de operação sendo executada.” (NR)

XXXIII - O parágrafo 121.353(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.353 .....

(a) A menos que o avião tenha a bordo o equipamento abaixo listado, ninguém pode conduzir uma operação segundo este regulamento sobre qualquer área em que, a critério da ANAC e conforme fixado nas especificações operativas do detentor de certificado, tais equipamentos sejam necessários para busca e salvamento em caso de acidente:” (NR)

XXXIV - O parágrafo 121.385(b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.385 .....

.....

(b) Nenhum detentor de certificado pode operar um avião com tripulação de voo inferior à tripulação de voo mínima requerida pelo Manual de Voo do Avião - AFM para o tipo de avião e requerida por este regulamento para as características de operação sendo realizada e autorizada.” (NR)

XXXV - A seção 121.395 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.395 Despachante operacional de voo; operações regulares  
Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve possuir, em cada centro ou escritório de despacho, um número suficiente de despachantes operacionais de voo, considerados adequadamente qualificados pela ANAC, de modo a assegurar a preparação, a assistência e o controle operacional de cada voo.” (NR)

XXXVI - O parágrafo 121.412(h) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.412 .....

.....

(h) Instrutores de voo em avião que não possuam um apropriado certificado de capacidade física válido podem exercer as funções de instrutor mas não podem compor a tripulação requerida em operações segundo este regulamento. Em operações regulares internacionais segundo este regulamento, os instrutores de voo em avião que tenham 60 ou mais anos de idade podem exercer as funções de instrutor mas não podem compor a tripulação requerida.” (NR)

XXXVII - O parágrafo 121.415(g)(1) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.415 .....

(1) permaneça permanentemente treinado e continuamente proficiente no que diz respeito a cada avião, função na tripulação e nas características de operação em que trabalha; e” (NR)

XXXVIII - O parágrafo 121.417(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.417 .....

(a) Cada programa de treinamento deve proporcionar o treinamento de emergência previsto nesta seção com respeito a cada tipo, modelo e configuração de avião e com respeito a cada tipo de tripulante requerido e cada operação conduzida, respeitando-se as características da operação autorizadas, pelo detentor de certificado. ” (NR)

XXXIX - O parágrafo 121.418(a)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.418 .....

.....

(3) o número de horas programadas para treinamento de voo e de solo considerado pela ANAC como necessário para o tipo de avião, as características de operação e o tripulante ou despachante envolvido.” (NR)

XL - O parágrafo 121.437(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.437 .....

(a) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de um avião (ou como segundo em comando em um avião em operações internacionais que exijam 3 ou mais pilotos), a menos que esse piloto possua licença de piloto de linha aérea, um certificado de habilitação técnica apropriado para esse tipo de avião, qualificação IFR e um Certificado de Capacidade Física (CCF) de 1º classe válido. ” (NR)

XLI - Os parágrafos 121.440(b) e (c) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.440 .....

.....  
(b) Um exame em rota para piloto em comando de aviões em operações regulares deve:

.....  
(c) Um exame em rota para piloto em comando de aviões em operações não-regulares deve:” (NR)

XLII - A seção 121.463 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.463 .....

(a) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo para um particular grupo de aviões, a menos que essa pessoa, em relação a um avião desse grupo, tenha completado satisfatoriamente o seguinte:

(1) Curso de despachante operacional de voo certificado pela ANAC;

(2) treinamento inicial de despachante operacional de voo, a menos que essa pessoa já tenha completado tal treinamento para um outro tipo de avião do mesmo grupo e necessite apenas de treinamento de transição;

(3) voo de familiarização com as operações, que consiste em, pelo menos, 5 trechos operados pelo detentor de certificado ou 5 horas de observação das operações, reais ou em simulador, do detentor de certificado, ambos na cabine de comando ou, em aeronaves que não possuam o assento de observador na cabine de comando, em um assento o mais avançado possível com fones de ouvido ou alto falantes de maneira que possam acompanhar as comunicações da tripulação de voo. Este requisito pode ser reduzido para um mínimo de 2,5h pela substituição de uma hora de voo por uma decolagem e pouso, sendo que a redução de horas não se aplica a operações realizadas em simulador. Uma pessoa pode atuar como DOV sem atender ao prescrito neste parágrafo (a)(3) por 90 dias após a introdução de um novo avião na frota do detentor de certificado sob este regulamento. (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014)

(b) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo para um particular tipo de avião, a menos que essa pessoa tenha completado satisfatoriamente o treinamento de diferenças em relação a esse avião, se aplicável.

(c) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode utilizar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante, a menos que, dentro dos 12 meses precedentes, essa pessoa tenha concluído satisfatoriamente o treinamento periódico requerido por 121.427, tenha sido aprovada em exame de competência conduzido por um INSPAC ou um examinador credenciado e realizado satisfatoriamente a familiarização prevista no parágrafo (a)(3) desta seção. (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014)

(d) Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como despachante operacional de voo, despachando aviões em operações segundo este regulamento, a menos que o detentor de certificado tenha verificado que ela está familiarizada com todos os procedimentos operacionais essenciais para o segmento da operação sobre o qual ela exercerá jurisdição de despacho. Entretanto, um despachante qualificado para despachar aviões ao longo de certos segmentos de operação pode despachar aviões ao longo de outros segmentos de operação após coordenar com despachantes qualificados para despacho ao longo desses segmentos.

(e) Para os fins desta seção, aplicam-se os grupos de aviões, as definições e os termos

de 121.400.” (NR)

XLIII - A seção 121.465 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.465 .....

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve estabelecer o período diário de trabalho do despachante operacional de voo de modo a começar em horário que lhe permita familiarizar-se totalmente com as condições atmosféricas existentes e previstas ao longo da rota e demais condições relacionadas à segurança do voo antes de despachar qualquer avião. Ele deve permanecer em serviço até que cada avião por ele despachado termine o voo ou até ele ser substituído por outro despachante qualificado na mesma aeronave da mesma ou de outra base do operador.

(b) Exceto nos casos em que circunstâncias ou condições de emergência, fora do controle do detentor de certificado, requeiram outra atitude:

(1) nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode escalar um despachante para uma jornada de 10 horas consecutivas de trabalho;

(2) se um despachante for escalado para uma jornada de 10 horas de trabalho dentro de um período de 24 horas consecutivas, o detentor de certificado deve dar-lhe um período de descanso de, pelo menos, 11 horas ao fim do período de trabalho;

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

(c) Os parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se em conjugação com a legislação trabalhista aplicável vigente.” (NR)

XLIV - A seção 121.533 passa a ser intitulada por “Responsabilidade pelo controle operacional. operações regulares ” e seu parágrafo 121.533(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.533 .....

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares é responsável pelo controle operacional de seus voos.” (NR)

XLV - A seção 121.537 passa a ser intitulada por “Responsabilidade pelo controle operacional. operações não-regulares ” e seu parágrafo 121.537(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.537 .....

(a) Cada detentor de certificado que conduza operações não-regulares:” (NR)

XLVI - A seção 121.541 passa a ser intitulada por “Horários de voo. Operações regulares.” e seu caput passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.541 .....

Ao estabelecer os horários programados de voo, cada detentor de certificado que conduza operações regulares deve alocar tempo suficiente no solo para atendimento apropriado ao avião nos pousos intermediários, considerando ventos predominantes em rota e a velocidade de cruzeiro do tipo de avião utilizado. A velocidade de cruzeiro considerada não pode ser maior que a especificada no AFM do avião.” (NR)

XLVII - A seção 121.551 passa a ser intitulada por “Restrição ou suspensão de operação:

operações regulares” e seu caput passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.551 .....

Sempre que um detentor de certificado conduzindo operações regulares tiver conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromo e de pistas, que possam oferecer risco às suas operações, ela deve restringir ou suspender tais operações até que as referidas condições sejam corrigidas ou deixem de existir.” (NR)

XLVIII - A seção 121.553 passa a ser intitulada por “Restrição ou suspensão de operação: operações não-regulares” e seu caput passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.553 .....

Sempre que um detentor de certificado conduzindo operações não-regulares ou um piloto em comando de tais operações tiver conhecimento de condições, incluindo condições de aeródromo e de pistas, que possam oferecer risco às suas operações, o detentor de certificado ou o piloto em comando, conforme o caso, deve restringir ou suspender as operações até que tais condições sejam corrigidas ou deixem de existir.” (NR)

XLIX - A seção 121.555 passa a ser intitulada por “Conformidade com rotas e com limitações aprovadas: operações regulares”. (NR)

L - A seção 121.557 passa a ser intitulada por “Emergências. Operações regulares”. (NR)

LI - A seção 121.559 passa a ser intitulada por “Emergências. Operações não-regulares”. (NR)

LII - A seção 121.569 passa a ser intitulada por “Intercâmbio de aviões. Operações regulares” e seus parágrafos (a) e (b) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.569 .....

(a) Antes de operar com um acordo de intercâmbio de aviões, cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve demonstrar que:

.....

(b) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve incluir em seu manual as pertinentes provisões e procedimentos para operação com intercâmbio de aviões, se aplicável.” (NR)

LIII - O caput da seção 121.591 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.591 .....

Esta subparte estabelece regras de despacho operacional de voo para operações regulares e de liberação de voo para operações não-regulares.” (NR)

LIV - A seção 121.593 passa a ser intitulada por “Autoridade de despacho de voo. Operações regulares.” (NR)

LV - A seção 121.597 passa a ser intitulada por “Autoridade de liberação de voo. Operações não-regulares.” (NR)

LVI - A seção 121.599 passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.599 .....

(a) Operações regulares. Nenhum despachante de voo pode autorizar um voo, a menos que ele tenha pleno conhecimento das condições meteorológicas conhecidas e previstas na rota a ser usada.

(b) Operações não-regulares. Nenhum piloto em comando pode começar um voo, a menos que ele tenha pleno conhecimento das condições meteorológicas conhecidas e previstas na rota a ser usada.” (NR)

LVII - A seção 121.601 passa a ser intitulada por “Informações do despachante para o piloto em comando. Operações regulares.” (NR)

LVIII - A seção 121.603 passa a ser intitulada por “Facilidades e serviços. Operações não-regulares.” (NR)

LIX - A seção 121.607 passa a ser intitulada por “Facilidades de comunicações e de navegação. Operações regulares.” (NR)

LX - A seção 121.609 passa a ser intitulada por “Facilidades de comunicações e de navegação. Operações não-regulares.” (NR)

LXI - A seção 121.615 passa a ser intitulada por “Despacho ou liberação de voo sobre grandes extensões de água. Todas as operações.” e seu parágrafo (b) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.615 .....

(b) Cada detentor de certificado deve conduzir operações sobre grandes extensões de água em voos IFR, a menos que demonstre, de modo aceitável pela ANAC, que o voo IFR não é necessário à segurança”. (NR)

LXII - A seção 121.621 passa a ser intitulada por “Aeródromo de alternativa para o destino. Operações IFR internacionais”. (NR)

LXIII - O parágrafo 121.627(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.627 .....

(a) Nenhum piloto em comando pode permitir que um voo prossiga para qualquer aeródromo para o qual ele tenha sido despachado ou liberado se, na opinião desse piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de operação regular), o voo não puder prosseguir com segurança. Entretanto, se o piloto em comando verificar que não mais existe procedimento seguro, o prosseguimento do voo é uma emergência devendo ser tratado como previsto em 121.557 ou 121.559, conforme aplicável.” (NR)

LXIV - O parágrafo 121.629(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.629 .....

(a) Ninguém pode despachar ou liberar um avião, continuar a operar um avião em rota ou pousar um avião em um aeródromo quando, na opinião do piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de detentor de certificado para operações regulares), existem ou são esperadas condições de formação de gelo podendo afetar adversamente a segurança operacional.” (NR)

LXV - A seção 121.637 passa a ser intitulada por “Decolagem de aeródromos não listados ou de aeródromos de alternativa. Operações regulares”. (NR)

LXVI - A seção 121.643 passa a ser intitulada por “Suprimento de combustível. aviões turboélice ou com motores convencionais. Operações não-regulares”. (NR)

LXVII - A seção 121.646 passa a ser intitulada por “Suprimento de combustível em rota: Operações internacionais.” (NR)

LXVIII - A seção 121.659 passa a ser intitulada por “Altitude de início de aproximação. Todas as operações.” (NR)

LXIX - A seção 121.663 passa a ser intitulada por “Responsabilidade pelo despacho de voo. Operações regulares”. (NR)

LXX - Os parágrafos 121.667(a) e (b) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.667 .....

(a) Operações regulares. Nenhum detentor de certificado conduzindo operações regulares pode autorizar uma decolagem e nenhum piloto em comando pode decolar com um avião, a menos que o piloto em comando ou um despachante de voo autorizado tenha preenchido um plano de voo com todas as informações requeridas junto ao órgão de tráfego aéreo competente ou, quando no exterior, junto a órgão equivalente do país onde se encontra.

(b) Operações não-regulares.” (NR)

LXXI - Os parágrafos 121.683(a)(1) e (2) passam a vigorar com a seguinte redação:

“121.683 .....

(1) manter registros atualizados de cada tripulante (e de cada despachante para operações regulares), relacionados aos requisitos deste regulamento ( exames em rota, exames de proficiência, qualificação em aviões, treinamento, exame médico, horas de voo etc.); e (Redação dada pela Resolução nº 334, de 1º de julho de 2014)

(2) registrar cada ato relacionado a dispensas de emprego, desqualificação profissional ou desqualificação por saúde de qualquer tripulante de voo (e despachante de voo, para operações regulares) e conservar tais registros por, pelo menos, 12 meses após a ocorrência.” (NR)

LXXII - O parágrafo 121.685(a) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.685 .....

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares deve manter uma lista atualizada de todos os aviões por ela operados em voos regulares e deve fornecer uma cópia de tal registro para a ANAC, atualizando-a a cada alteração ocorrida. Aviões de outros detentores de certificado, operando segundo um contrato de intercâmbio de equipamento, podem ser incluídos por referência.” (NR)

LXXIII - A seção 121.687 passa a ser intitulada por “Emissão de despacho de voo. Operações regulares”.

LXXIV - A seção 121.689 passa a ser intitulada por “Liberação de voo. Operações não-regulares” e seu parágrafo (c) passa a vigorar com a seguinte redação:

“121.689 .....

(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações regulares segundo as regras deste regulamento aplicáveis às operações não-regulares deve atender aos requisitos de despacho desta subparte requeridos para operações regulares.” (NR)

LXXV - A seção 121.695 passa a ser intitulada por “Disponibilização do manifesto de carga, do despacho do voo e do planejamento de voo. Operações regulares”.

LXXVI - A seção 121.697 passa a ser intitulada por “Disponibilização do manifesto de carga, da liberação do voo e do planejamento de voo. Operações não-regulares”.

LXXVII - A seção 121.711 passa a ser intitulada por “Gravação de comunicações: operações regulares”.

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

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

**JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ**  
Diretor-Presidente