



Relatório dos Aspectos Técnicos de Operações

Sumário

Relatório dos Aspectos Técnicos de Operações.....	3
1. A proposta do projeto	3
2. Impactos da implementação da proposta.....	6
a) Histórico	6
b) Os impactos para os operadores aéreos.....	10
i. Grupo 1: Operadores aéreos autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor que 8.618 Kg	10
ii. Grupo 2: Operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões com mais de 9, porém menos de 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg.	14
iii. Grupo 3 e 4: Operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de mais de 19 assentos para passageiros e operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de menos de 19 assentos para passageiros, porém, de PMD maior que 8.618 Kg.	15
3. Desafios Conceituais entre operações regulares (agendadas) e operações não regulares (não agendadas)	28
4. Conclusões e recomendações	31
Anexo 1 – Operadores aéreos impactados no âmbito de operações.....	34
i. Grupo 1: Operadores aéreos autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor que 8.618 Kg.....	34
ii. Grupo 2: Operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões com mais de 9, porém menos de 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg.....	34
iii. Grupos 3 e 4: Operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de mais de 19 assentos para passageiros e operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de menos de 19 assentos para passageiros, porém, de PMD maior que 8.618 Kg.	34
Anexo 2- Harmonização Conceitual	37
Anexo 3 – Arrendamento Operacional de Aeronave com ou sem tripulação ...	41

Relatório dos Aspectos Técnicos de Operações

1. A proposta do projeto

O objetivo principal do projeto Remodelagem de Serviços de Transporte Aéreo Público é proporcionar aos seus “*stakeholders*” a devida clareza sobre os conceitos empregados nos normativos brasileiros afetos à aviação civil.

Deste fim decorreram alterações nas definições previstas pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 01 e pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 119 que impactaram na forma de construção dos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil 121 e 135.

A emenda 04 do RBAC 119 prevê a existência de 5 espécies de operação – por demanda, complementar, doméstica, bandeira e suplementar.

As descrições abaixo levaram em consideração apenas as operações com aviões, visto que as operações com helicópteros permaneceram no RBAC 135, independentemente do porte do equipamento, conforme proposta do projeto.

A diferenciação entre tais espécies ocorre por meio da junção de 2 fatores principais:

1. a caracterização da operação em regular (agendada) ou não-regular (não agendada); e
2. o porte da aeronave.

São consideradas operações por demanda as operações não regulares (não agendadas) realizadas por aviões de até 30 assentos para passageiros e **capacidade máxima de carga** paga igual ou inferior a 3.400 Kg. Cabe salientar que, de acordo com o RBAC 119, emenda 04, dentro das operações por demanda, as cargueiras somente podem ser realizadas por aviões propelidos à hélice.

As operações complementares são as regulares (agendadas) realizadas por aviões de até 9 assentos para passageiros e **capacidade máxima de carga** paga igual ou inferior a 3.400 Kg, exceto jatos.

As operações da espécie doméstica são as regulares (agendadas) realizadas por aviões de mais de 9 assentos para passageiros ou **capacidade**

máxima de carga maior que 3.400 Kg, além de toda e qualquer operação regular (agendada) efetuada por jatos.

As operações de bandeira são as regulares (agendadas) realizadas por aviões de mais de 9 assentos para passageiros ou **capacidade máxima de carga** paga maior 3.400 Kg, portanto as mesmas da espécie doméstica, além de toda e qualquer operação regular (agendada) efetuada por jatos, que ocorram entre o Brasil e país estrangeiro.

As operações suplementares são as não regulares (não agendadas) realizadas por aviões de mais de 30 assentos para passageiros e **capacidade máxima de carga** paga maior que 3.400 Kg.

Além destas, vale ressaltar a existência da chamada Ligação Aérea Sistemática (LAS), “subespécie” de operação com características de regular (agendada) e enquadrada pela Instrução de Aviação Civil (IAC) 202-1001 como operação não regular (não agendada).

Sobre as espécies de operação hoje previstas, são 3 as alterações principais **propostas pelo projeto Remodelagem de Serviços de Transporte Aéreo Público**:

1. a eliminação das denominações por demanda, complementar, doméstica, bandeira e suplementar;
2. a modificação dos limites de diferenciação entre as operações regidas pelo RBAC 135 e pelo RBAC 121; e
3. a extinção da LAS, com a consequente revogação da IAC que lhe deu origem.

Cabe salientar portanto, que o projeto de remodelagem não inova ao harmonizar e uniformar conceitos internacionalmente reconhecidos tanto internamente na Agência quanto para os regulados do setor, termos como regular e não regular, frete, táxi aéreo, não foram criados, mas sim destituídos de equívocos de compreensão.

O projeto de Remodelagem, por outro lado, inova internamente no Brasil ao propor uma linha de certificação sem o estabelecimento de espécies de operação, mas respeitando-se as características de modelo de negócio proposto pelas empresas aéreas quando do início do processo de certificação especialmente.

Dentre as características de uma operação aérea comercial que podem orientar o desenho de um processo de certificação estão termos tais como:

- i. característica de regular (agendada) ou não regular (não agendada); e
- ii. o porte dos aviões empregados para a realização do transporte aéreo público, conforme a figura abaixo:



Destaca-se nesse momento que não estão sendo esquecidas características outras que poderão ser do interesse do mercado e que devem ser levadas em consideração em um momento de certificação e também para a vigilância continuada, características como:

- i. A regularidade das operações (volume das operações), independente se a operação possui características de regular (agendada) ou não regular (não agendada);
- ii. A abrangência da operação, se nacional ou internacional;
- iii. O próprio modelo de negócio, como o compartilhamento de assentos.

Enfim, tais características podem fazer parte do processo de certificação das empresas aéreas, bem como pode vir a compor gatilhos para o processo de acompanhamento no aumento das operações e conseqüente incremento de requisitos, a despeito de ser regular ou não regular, por meio da vigilância continuada.

Com relação à figura acima apresentada, pela proposta do projeto de Remodelagem dos Serviços de transporte Aéreo Público, as operações efetuadas por aviões de até 19 assentos para passageiros e Peso Máximo de Decolagem (PMD) igual ou menor a 8.618 Kg e os Helicópteros obedeceriam a requisitos operacionais e de aeronavegabilidade previstos no RBAC 135, enquanto operações de transporte aéreo público efetuadas por aviões de mais de 19 assentos para passageiros e Peso Máximo de Decolagem (PMD) maior que 8.618 Kg obedeceriam a requisitos operacionais e de aeronavegabilidade previstos no RBAC 121.

A proposta tem por base o exposto na parte do relatório final da 2ª tranche referente aos aspectos de aeronavegabilidade: **“Na avaliação da equipe do projeto, os limites de configuração para uma certificação de um avião segundo o RBAC 23 são exatamente os limites a serem considerados para a separação entre os requisitos operacionais de aviões de pequeno porte, que segue as regras do RBAC 135, e a operação de aviões de maior porte, que seguem as regras do RBAC 121. Para os helicópteros, estes permanecem operando apenas sob as regras do RBAC 135.”**

Como se percebe, a proposta do projeto modifica o número de assentos para passageiros que serve de limite para a transição entre os requisitos de operação e de aeronavegabilidade previsto nos RBAC 135 e 121 e, também, substitui o parâmetro de carga paga máxima pelo de Peso Máximo de Decolagem, afastando o modelo brasileiro do tradicional norte-americano e, naturalmente, desencadeando impactos que serão apresentados a seguir.

2. Impactos da implementação da proposta

a) Histórico

O projeto inova ao propor modificação para o número de assentos para passageiros que serve de limite entre os RBAC 135 e 121 (regulamentos que apresentam requisitos de certificação referentes a itens de operações e de aeronavegabilidade) e, também, substitui o parâmetro de carga paga máxima pelo de Peso Máximo de Decolagem, afastando o modelo brasileiro do tradicional norte-americano.

Até meados dos anos 1970, o modelo norte-americano também considerava o fator PMD como um dos fatores atinentes à linha divisória entre as operações 135 e 121. Porém, a “Notice of proposed rulemaking (NPRM)” 77-17, editada pela FAA em 1977, p. 05, explica que

“For many years § 1.1 of the Federal Aviation Regulations has defined a large aircraft as one of more than 12,500 pounds maximum certificated takeoff weight and a small aircraft as 'one of 12,500 pounds or less maximum certificated takeoff weight. Among other things, the distinction between large and small aircraft determines the operating rules which apply to the operation of a particular aircraft. For example, § 135.2 (a) requires air taxi operators to comply with the operations requirements of Part 121 applicable to supplemental air carriers for operations conducted with any aircraft having a maximum certificated takeoff weight of more than 12,500 pounds. Conversely, § 121.9 requires air carrier operations conducted in small airplanes to be conducted in accordance with the rules of Part 135 applicable to air taxi operations. Effective September 17, 1972, the Civil Aeronautics Board amended Part 298 of the Board's economic regulations to provide that for the Board's economic regulation purposes, a large aircraft was defined, with certain exceptions, as having a maximum passenger capacity of more than 30 seats or a maximum payload capacity of more than 7,500 pounds. This served to focus attention on the distinction between large and small aircraft in § 1.1 of the Federal Aviation Regulations. Moreover, continuation of this distinction was questioned from time to time by various persons and groups. The FAA has intensively studied the distinction between large and small aircraft and has considered the views expressed in the Part 135 Regulatory Review. The FAA now proposes to increase the ,Part 135 aircraft size limitations to aircraft which have a maximum passenger capacity of 30 seats or less and a maximum payload capacity of 7,500 pounds or less, and to require Part 121- and § 135.2 operators to operate such aircraft under the rules of Part 135, upgraded as explained below. The FAA believes that the 'level of safety in Part 135 should be upgraded to accommodate the larger aircraft which are proposed for operation under the rules of Part 135. In recent years there has been a substantial change in the type of operations conducted by air taxi operators and commercial operators under Part 135. In addition to providing service to off-line points for the convenience of individual passengers or providing emergency air service, an increasing number of air taxi operators are conducting operations as "Commuter Air Carriers." Moreover, there has been a substantial increase in the number of air taxi and commercial operators, conducting operations in small airplanes certificated to carry 10 or more passengers and in small complex multiengine turbine powered airplanes. Thus, while some operations under Part 135 are still conducted on an occasional, nonscheduled basis with small, low density airplanes, other operations are conducted with such frequency and regularity or utilize airplanes of such capacity and complexity that increased surveillance and standardization are necessary to maintain the required level of safety. **Accordingly, one of the major goals of these proposals is to upgrade the overall level of safety under Part 135**” (grifo nosso).

Em suma, a autoridade de aviação civil dos Estados Unidos propunha, por meio da NPRM 77-17, que o parâmetro limitador de 12.500 libras de PMD fosse substituído por 7.500 libras de carga paga máxima. Contudo, é importante ressaltar que a FAA indicou a necessidade de incremento dos requisitos constantes do FAR

135 devido à absorção de aviões mais complexas advindas do FAR 121 – **“Accordingly, one of the major goals of these proposals is to upgrade the overall level of safety under Part 135”**.

A substituição de parâmetro de PMD por carga paga máxima foi concretizada segundo informa “Final Rule” datada de dezembro de 1978, consequência da NPRM 77-17:

“Third, many part 135 certificate holders have pointed up a need for greater operational flexibility in the size of aircraft they operate under part 135. **The new rule raises the part 135 size limit to aircraft having a maximum passenger seating configuration of 30 seats or less and a maximum payload capacity of 7,500 pounds or less. This is the same size aircraft which certificate holders have been able to operate under the blanket exemption authority of part 298 of the Economic Regulations of the Civil Aeronautics Board (14 CFR Part 298).** This increase allows certificate holders to operate larger and more complex aircraft capable of flying higher and faster with increased passenger loads. In turn, this should result in greater productivity. **Revised part 135 adopts the changes necessary to deal with the operation of these larger, more complex aircraft.** The FAA is aware that the CAB is considering changes to the aircraft size limits under part 298 to 60 seats and 18,000 pounds payload capacity. Aircraft operating within these capacity levels are already covered by part 121. To date, there has been no showing that there is any requirement for the FAA to hold the operation of these aircraft to a lesser standard. The FAA will continue to monitor the commuter/air taxi operating environment and, if a reasonable case is found for some changes as a result of the CAB's proposed amendments, an appropriate rulemaking proceeding will be initiated”.

Quanto ao parâmetro de número de assentos, as espécies de operação ainda definidas pelos normativos norte-americanos e, por conseguinte, pelos normativos brasileiros, são decorrentes de estudos ocorridos em meados dos anos 90.

Nos Estados Unidos, até 1995, de acordo com o que relata “Final Rule”, de 20 dezembro daquele ano,

“Currently, scheduled passenger-carrying operations in airplanes with passenger-seating configurations of over 30 seats or more than 7,500 pounds payload. Scheduled passenger-carrying operations in airplanes with passenger-seating configurations of 30 seats or less and 7,500 pounds or less payload capacity are conducted under part 135”.

Em linhas gerais, conquanto o trecho faça menção apenas às operações agendadas (scheduled), conforme demonstra a “Final Rule” e, também, a NPRM que lhe deu origem, antes de 1995, todas as operações efetuadas com aviões com configuração para passageiros de mais de 30 assentos ou com carga paga máxima de mais de 7500 libras eram regidas pelo FAR 121. Enquanto isso, as operações efetuadas com aviões com configuração de até

30 assentos para passageiros ou carga paga máxima de menos de 7.500 libras eram regidas pelo FAR 135.

Entretanto, conforme também demonstram a “Final Rule” e a NPRM, aliado ao fato de que os índices de acidentes em operações agendadas regidas pelo FAR 135 continuarem maiores que os índices de acidentes em operações agendadas regidas pelo FAR 121, – **“However, the accident rate for commuter Airlines operating under part 135 continues to be higher than the rate for domestic part 121 airline”** – uma sequência de acidentes em operações agendadas regidas pelo FAR 135 ocorrida em um intervalo de 2 anos impulsionou a FAA a reestudar o desenho de suas espécies de operação.

“In the past 2 years, several commuter airline accidents occurred that attracted media and public attention and caused government and industry officials to scrutinize the safety system for commuter operations under part 135. These accidents included the December 1, 1993, crash of a Jetstream 3100, operated by Express II (as Northwest AirlinK), at Hibbing, MN; the January 7, 1994, crash of a Jetstream 4100, operated by Atlantic Coast Airlines (as United Express), at Columbus, OH; and the December 13, 1994, crash of a Jetstream 3200, operated by Flagship Airlines (as American Eagle), at Raleigh-Durham, NC. All of these accidents involved fatalities”.

Tal preocupação resultou na matriz de serviços aéreos em vigor nos Estados Unidos e adotada no Brasil em harmonização ao modelo proposto pelas “Federal Aviation Regulations”.

Ademais, agrega-se ao debate a leitura da “Nota de Estudio” 07, de 31/10/2016, advinda da “Primera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/1)”, promovida pelo SRVSOP, a oficina da OACI para a América do Sul, documento no qual o SRVSOP ressalta que

“Existe una gran variedad de “alternativas” para la tipificación de los requisitos para la emisión de un AOC, en función de las clases de operaciones, los tipos y tamaños de las aviones a ser utilizadas en cada una de ellas”, ressalta que “varios Estados adoptaron las FAR 121 y FAR 135, copiando dichas normas para la certificación, no todos fueron adecuando y actualizando las mismas según ocurría en los EEUU” e enfatiza que **“La línea divisoria entre la LAR 121 y la LAR 135, debe ser establecida con un claro entendimiento de la realidad regional de nuestra aviación y utilizando un esquema simple, que permita mantener los márgenes de seguridad operacional y realizar la vigilancia de las operaciones con el menor impacto económico (grifo nosso), para permitir a las empresas / explotadores de la región ser competitivos, tanto dentro de cada Estado como internacionalmente”**.

Cabe destacar o trecho do documento acima que deixa a cargo de cada país a possibilidade de estabelecer para o processo de certificação de serviços de transporte aéreo público, com as características para a certificação das

empresas aéreas do país, um limite claro, simples e que se permita manter níveis de segurança satisfatórios com um menor impacto econômico.

Salienta-se que o projeto buscou, como já informado, harmonizar conceitos sem promover alteração profundas, e inova ao propor características simples, diretas, objetivas para o processo de certificação das empresas que pretendam explorar comercialmente os serviços aéreos.

b) Os impactos para os operadores aéreos

Para facilitar a análise dos impactos advindos da proposta no novo limite entre os RBAC 121 e 135, a equipe do projeto optou por dividir os operadores aéreos nos seguintes grupos:

1. Grupo 1: operadores aéreos autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg que migrarão para uma certificação com características de regular (agendada) com requisitos previstos no RBAC 135;

2. Grupo 2: operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões com mais de 9, porém com até 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg que migrarão para uma certificação com características de regular com requisitos previstos no RBAC 135;

3. Grupo 3: operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de mais de 19 assentos para passageiros que migrarão para uma certificação com características de não regular com requisitos previstos no RBAC 121;

4. Grupo 4: operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de menos de 19 assentos para passageiros, porém, de PMD maior que 8.618 Kg que migrarão para uma certificação com características de não regular com requisitos previstos no RBAC 121.

A seguir serão apresentados os impactos relativos à questões da área de operações, em três momentos, para cada um dos grupos supracitados.

i. Grupo 1: Operadores aéreos autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor que 8.618 Kg

Atualmente, são 3 os operadores aéreos autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg.

Um desses operadores teve sua autorização revogada pelo descumprimento do item 2.2 da IAC 202-1001, o qual aponta que “**Nos pedidos de LAS, as empresas de Táxi Aéreo** só poderão utilizar aviões com capacidade máxima de até 30 (trinta) assentos e deverão possuir a autorização para esse tipo de operação estabelecida nas Especificações Operativas do seu CHETA para, **pelo menos, duas aviões (grifo nosso)**”.

Todos os operadores aéreos que possuem autorização válidas para a realização de LAS ativa perfazem as linhas com aviões modelo C208.

Atualmente, os operadores aéreos que realizam operações LAS devem obedecer aos requisitos estabelecidos pelo RBAC 135 para as operações da espécie por demanda.

Quando da implementação das as propostas do projeto de Remodelagem, esses operadores aéreos passariam a ter que atender aos requisitos específicos para as operações regulares (agendadas) previstas no RBAC 135.

Para estes operadores, são os seguintes dispositivo do RBAC 135 que diferenciam uma operação regular (agendada) de uma operação não regular (não agendada): os itens 135.243, 135.244 e 135.263.

Quanto ao dispositivo 135.243, os operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg obedecem ao previsto em 135.243 (b) (1) e (c) (1) e, com a eventual extinção da espécie de operação, passariam a obedecer ao previsto em 135.243 (a) (1).

135.243 (a) (1)
Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando em operações transportando passageiros: nas quais seja usado um avião a reação ou um avião possuindo uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento para tripulante, igual ou superior a 10 assentos, ou, ainda, um avião empregado em operações complementares , a menos que essa pessoa possua uma licença de piloto de linha aérea , habilitação IFR e habilitação classe ou tipo, se aplicável, todas válidas.
135.243 (b) (1)
Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando VFR, a menos que essa pessoa:

possua pelo menos uma licença de piloto comercial, com as apropriadas habilitações de categoria e classe e, se requerido, habilitação de tipo para a aeronave.

135.243 (c) (1)

Exceto como previsto no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave operando IFR, a menos que essa pessoa: possua pelo menos uma licença de piloto comercial e seja qualificado para o tipo de aeronave (se for o caso).

IMPACTO

Os operadores aéreos hoje autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg, com a extinção da subespécie LAS, deverão obrigatoriamente utilizar pilotos em comando detentores da licença de PLA nessas operações. Impacto que requer estudo, se permanece o mesmo ou se é alterado, por ser de nível médio para alto nos operadores.

Além disso, os dispositivos 119.71 (b) (1) e (c) podem apresentar influência a depender das configurações atuais dos quadros de pessoal de administração requerida dos operadores.

O dispositivo 119.71 (b) (1) estabelece que **“Para atuar como Diretor ou Gerente de Operações, conforme 119.69 (a)(1) de um detentor de certificado, uma pessoa deve possuir: uma licença de Piloto de Linha Aérea (PLA) se qualquer operação requerer que o piloto em comando necessite de igual licença”**.

Em consequência, caso os atuais ocupantes do cargo de Diretor de Operações dos operadores abordados nesse item sejam detentores apenas da licença de PC, estes entes deverão apresentar candidato à função que seja detentor da licença de PLA. Raciocínio análogo aplica-se ao cargo de Piloto Chefe.

Quanto ao dispositivo 135.244, os operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg obedecem ao previsto em 135.244 (d) e, com a eventual extinção da espécie de operação, passariam a obedecer ao previsto em 135.244 (a).

135.244 (a)

Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no RBAC 119, a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada: aeronave monomotora - 10 horas.

135.244 (d)
Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo de operação referido no subparágrafo (b)(2): aeronave monomotora - 5 horas.
IMPACTO
Os operadores aéreos, hoje autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg, com a extinção da subespécie, deverão obrigatoriamente proporcionar a novos candidatos à função de piloto em comando 5 horas a mais de experiência operacional em rota. Todavia, em princípio , esse requisito não gera custo adicional, visto poder ser cumprido em operações comerciais.

Quanto ao dispositivo 135.263, é importante observar a alteração recente na legislação que rege a profissão de aeronauta com a publicação da Lei nº 13.475, de 28/08/2017.

O dispositivo 135.263 estabelece que

“As limitações de tempo de voo, os requisitos de descanso e as demais normas que regulam o exercício da profissão de aeronauta estão contidas na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, e em sua regulamentação. Para os tripulantes engajados em voos de ligações sistemáticas ou em operações complementares, como definidas na seção 119.3, são aplicáveis os artigos da Lei referentes a empresas de transporte aéreo regional”.

Por consequência, em princípio, o operador aéreo que deixasse de realizar Ligações Aéreas Sistemáticas e passasse a efetuar operações regulares (agendadas) segundo o RBAC 135, de acordo com a proposta do projeto de remodelagem, **não** seria impactado pela legislação trabalhista.

Entretanto, salvo melhor juízo, a Lei nº 13.475 não emprega a “terminologia transporte aéreo regional”. Com isso, considerando a característica de agendamento, um operador que deixasse de realizar Ligações Aéreas Sistemáticas e passasse a efetuar operações agendadas segundo o RBAC 135, segundo a proposta do projeto de remodelagem, em tese, passaria a obedecer aos requisitos limitações de tempo de voo, os requisitos de

descanso e as demais normas pertinentes aos operadores regulares (agendados).

Por exemplo, o limite de tempo de voo cairia de 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples, para 8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) pousos, conforme os artigos 31 e 32 daquela Lei.

Adicionalmente, conforme os artigos 36 e 37 do diploma legal, **os limites de jornada de trabalho cairiam de 11 horas para 9 horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples.**

ii. Grupo 2: Operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões com mais de 9, porém menos de 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg.

Atualmente, apenas 1 operador aéreo é autorizado a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas aviões com mais de 9, porém com até 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg.

Um novo operador aéreo encontra-se em processo de certificação para realizar Ligações Aéreas Sistemáticas aviões com mais de 9, porém com até 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg. Este operador pretende operar com aeronaves modelo E110 (Bandeirante).

Os operadores aéreos que efetuam operações LAS devem obedecer aos requisitos estabelecidos pelo RBAC 135 para as operações da espécie por demanda.

Assim, implementadas as propostas do projeto de Remodelagem, esses operadores aéreos passariam a obedecer aos requisitos específicos para as operações agendadas 135.

Para estes operadores, são os seguintes dispositivos do RBAC 135 que diferenciam uma operação agendada de uma operação não agendada: 135.129 e 135.263.

O impacto exercido pelo dispositivo 135.129 será melhor no relatório que trata dos aspectos de aeronavegabilidade.

O impacto exercido pelo dispositivo 135.263 é idêntico ao descrito no item “i”.

iii. Grupo 3 e 4: Operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de mais de 19 assentos para passageiros e operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de menos de 19 assentos para passageiros, porém, de PMD maior que 8.618 Kg.

Atualmente, 2 operadores aéreos são autorizados a realizar operações não agendadas com aviões com mais de 19 assentos para passageiros. Este operador emprega aeronaves modelo E120 (Brasília).

Atualmente, cerca de 25 empresas estão autorizadas a realizar operações com operadores autorizados a realizar operações não regulares (não agendadas) com aviões de menos de 19 assentos para passageiros, porém, de PMD maior que 8.618 Kg.

Assim, implementadas as propostas do projeto de Remodelagem, esses operadores aéreos passariam a obedecer aos requisitos específicos para as operações não regulares (não agendadas) previstas no RBAC 121.

Para estes operadores, são os seguintes dispositivos do RBAC 121 que seriam aplicáveis após o processo de transição: 121.113 (a) (4), 121.117 (b), 121.123, 121.125 (a) (2) (i) e (d), 121.135, 121.323 (a) (3), 121.353 (a) (2), 121.354 (a) e (b), 121.356, especialmente o subitem “b”, 121.358, 121.404, 121.430, 121.434 (c) (2) e 121.645 (a).

121.113 (a) (4)
Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares e buscando aprovação de área e de rotas deve demonstrar: que irá conduzir todas as suas operações IFR ou VFR noturnas dentro de aerovias brasileiras, aerovias estrangeiras, espaço aéreo controlado ou em rotas assessoramento (ADR's).
Impacto quanto ao cumprimento do requisito
Os operadores afetados somente poderiam realizar operações IFR ou VFR noturnas dentro de aerovias brasileiras, aerovias estrangeiras, espaço aéreo controlado ou em rotas assessoramento (ADR's), em rotas previamente aprovadas pela ANAC . Cabe salientar a necessidade de se compreender o que está se querendo tratar por “rotas previamente aprovadas pela ANAC” Se for com relação ao registro da malha proposta, a empresa deve atender basicamente a norma de registro, caso esteja se falando sobre autorização de voo nessas rotas, o assunto passa a ser de competência do DECEA.

121.117 (b)
Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares 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:

IMPACTO

Seria necessário verificar como esse requisito é efetivamente exigido. Esse sistema envolve a utilização de software? Ele consiste apenas de uma descrição dos procedimentos? Onde esses procedimentos são descritos (MGO, por exemplo)?

121.123

Cada detentor de certificado conduzindo operações suplementares 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.

Impacto

Seria exigido que os operadores impactados possuíssem as chamadas “estações de linha” nos aeródromos que utilizassem com grande regularidade, sendo o termo “grande regularidade” definido pela IAC 121-1001 como “sempre que, por pelo menos 2 meses, um Operador realizar mais que 3 operações por mês para determinado Aeródromo”. Propões-se a realização de estudo para verificar a pertinência, ou não, da permanência deste requisito ou mesmo a alteração da forma de exigência.

121.125 (a) (2) (i) e (d)

Cada detentor de certificado conduzindo operações aéreas suplementares deve demonstrar que dispõe de: assegurar o apropriado acompanhamento do progresso de cada voo no que diz respeito à sua partida do ponto de origem e sua chegada no ponto de destino, incluindo pousos intermediários, desvios para alternativas e atrasos por problemas mecânicos ou de manutenção que possam ocorrer nesses locais; Nas especificações do detentor de certificado deve constar o sistema de acompanhamento de voo autorizado, assim como a localização dos centros de controle.

IMPACTO

Seria exigido que os operadores impactados dispusessem de centros de acompanhamento de voo e que estes estivessem relacionados na E.O.

121.135

Conteúdo do sistema de manuais

IMPACTO

A transição dos operadores abordados nesse item demandaria alteração em manuais a serem apresentados à ANAC, sobretudo no Manual Geral de Operações e no Programa de Treinamento Operacional.

121.323 (a) (3)

Ninguém pode operar um avião à noite, segundo este regulamento, a

menos que ele seja equipado com os seguintes instrumentos e equipamentos, em adição àqueles requeridos por 121.305 até 121.321 e 121.803: (3) dois faróis de pouso, exceto que apenas um farol é requerido para aviões não incluídos na categoria transporte de tipo certificado após 31 de dezembro de 1964;

IMPACTO

Seria exigido que os operadores impactados possuíssem 1 farol de pouso a mais em suas aeronaves.

121.353 (a) (2)

A menos que o avião tenha a bordo o equipamento abaixo listado, ninguém pode conduzir uma operação de bandeira, suplementar ou doméstica 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: um conjunto de sobrevivência, contendo os itens requeridos pelo Apêndice C deste RBAC e adequado à rota a ser voada, para cada 50 passageiros, exceto se o operador demonstrar que, para rotas específicas, um número menor de conjuntos é suficiente.

IMPACTO

Seria exigido que, obrigatoriamente, as aeronaves dos operadores impactados dispusessem da bolsa de sobrevivência. Atualmente, no RBAC 135 não há essa determinação, desde que a aeronave esteja equipada com o ELT 406 Mhz.

121.354 (a) e (b)

Aviões fabricados após 29 de março de 2002. Ninguém pode operar um avião com motores a turbina a menos que este seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema; (b) Aviões fabricados em, ou antes, de 29 de março de 2002. Após 31 de dezembro de 2005, ninguém pode utilizar um avião com motores a turbina em operações internacionais, a menos que o avião seja equipado com um sistema aprovado de percepção e alarme de proximidade do solo que atenda aos requisitos para equipamento Classe A da OTP (TSO)-C151 (equipamento dotado da função de detecção de terreno à frente do avião). O avião deve possuir, também, um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema. Para operações exclusivamente dentro do Brasil o prazo acima estende-se até 31 de dezembro de 2009.

IMPACTO

A diferença nesse item é o trecho “O avião deve possuir, também um mostrador (display) aprovado mostrando o posicionamento no terreno dos pontos percebidos pelo sistema”. Esse display não é requerido pelo RBAC 135 para aeronaves a turbina com número de assentos entre 6 e 9.

121.356, especialmente o subitem “b”
Em operações no Brasil, qualquer aeronave deve ser operada com os seguintes equipamentos - aeronaves com motores a turbina com configuração de assentos, excluindo quaisquer assentos da tripulação de voo, de 10 a 30 assentos: um TCAS I que atenda ao TSO C-118, ou versão posterior, ou TCAS I Um sistema anticolisão equivalente ao TSO C-118, ou versão posterior, um sistema anticolisão e transponder modo S que atenda ao parágrafo (a)(1) desta seção.
IMPACTO
Exemplificando para melhor entendimento, uma aeronave EMB120 (PMD de cerca de 11.000 Kg que opera sob as regras do RBAC 135 necessita de TCAS II, visto o disposto em 135.180 (b):” A menos que de outra forma autorizado pela ANAC, ninguém pode operar um avião que possua motores a turbina e uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, excluindo qualquer assento para tripulante (peso máximo de decolagem aprovado acima de 5.700 kg), a menos que ele seja equipado com um sistema embarcado de prevenção de colisões (ACAS II ou TCAS II, tipo 7.0) aprovado”. Com a eventual migração dessas aeronaves para o RBAC 121, seria, em tese, permitido o <i>downgrade</i> do equipamento para o TCAS I, o que poderia comprometer a segurança.

121.358
Ninguém pode operar um avião com motores a jato fabricado após 30 de novembro de 1993 a menos que ele possua a bordo um sistema aprovado de alarme e orientação de voo contra tesouras de vento, ou um sistema aprovado de detecção e evasão de tesouras de vento, ou uma combinação aprovada destes sistemas.
IMPACTO
Os operadores impactados teriam de equipar suas aeronaves obrigatoriamente com sistemas de alarme contra <i>Windshear</i> .

121.404
Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo, comissário ou despachante, a menos que esta pessoa tenha completado o treinamento inicial aprovado de gerenciamento de recursos de cabine (CRM), provido por este ou por outro detentor de certificado segundo este regulamento.
IMPACTO
Os operadores impactados, em tese, deveriam ministrar seus treinamentos de CRM por si próprios ou, então, por meio de congêneres, em exigência mais restritiva que a permitida pela I.S 135-003B, para o caso dos operadores regidos pelo RBAC 135: “Conforme o parágrafo 135.324(a) do RBAC nº 135, apenas podem ser contratados para prover treinamentos, testes ou exames outros detentores de certificado que operem sob o RBAC nº 135 ou CTAC certificados segundo o RBAC nº 142. Especificamente no caso de artigos perigosos, para atendimento ao RBAC nº 175, devem ser contratadas entidades de ensino autorizadas segundo o próprio RBAC nº 175 e a IS nº 175-007. Da mesma forma, admitem-se outros casos em que as entidades sejam expressamente

autorizadas pela ANAC para ministrar determinada instrução, como ocorre com os facilitadores de CRM e com os cursos de AVSEC (vide o disposto no RBAC nº 110 e IS nº 110-001)".

121.645 (a)

Não é permitido despachar ou liberar um avião com motores a reação ou decolar com esse avião, a menos que, considerando o vento e outras condições meteorológicas conhecidas, ele tenha combustível suficiente para: (1) voar até o aeródromo para onde foi despachado ou liberado e pousar nesse aeródromo; (2) **após isso, voar por um período igual a 10% do tempo total requerido para voar do aeródromo de partida até o pouso no aeródromo para o qual foi despachado ou liberado;** (3) após isso, voar e pousar no aeródromo de alternativa mais distante listado no despacho ou liberação do voo (se um aeródromo de alternativa for requerido); e (4) após isso, voar mais 30 minutos, em velocidade de espera, a 1500 pés de altura sobre o aeródromo de alternativa mais distante, em condições de temperatura padrão.

IMPACTO

Os operadores impactados experimentariam requisitos de autonomia mais restritivo em relação ao RBAC 135, que hoje estabelece que: "Ninguém pode operar uma aeronave em condições IFR, a menos que ela possua combustível suficiente (considerando informações ou previsões meteorológicas ou qualquer combinação das mesmas) para: 1) completar o voo para o primeiro aeródromo onde se pretende pousar; (2) voar desse aeródromo para o aeródromo de alternativa.

No tocante a questões de treinamento foram feitas as análises abaixo.

Apenas a título de exemplo, foi simulada a trilha de um piloto que passe pelos requisitos de treinamento inicial do RBAC 135 e do RBAC 121.

O levantamento foi realizado tomando por base não somente os RBACs, mas, também, as I.S 135-003B e I.S 121-007A, que detalham a aplicação dos requisitos de treinamento constantes dos RBAC 135 e 121, respectivamente.

Item 5.2.4.5.1.4 da I.S 135-003B – Doutrinação Básico 135
12 horas de treinamento
121.415 – Doutrinação Básico 121
40 horas de treinamento

135.331 – Treinamento de Emergências Gerais 135
A critério do operador (há operador que migraria para o 121 com 4 horas de treinamento aprovadas).
Item 5.4.4.2 da I.S 121-007A – Treinamento de Emergências Gerais 121
8 horas de carga horária de referência.

Treinamento de solo 135

A critério do operador. Jatos normalmente seguem o 135.341 (e), que diz que deve ser empregada a carga horária de treinamento aprovado pela autoridade de certificação primária do equipamento. Nesse caso, por exemplo, para o West Wind 24, há PTO aprovado com 50 horas de treinamento de solo.
121.419, 121.417 e item 5.5.5.2 da I.S 121-007A – Treinamento de solo 121
80 horas – Turboélice; 120 horas - jatos

Treinamento inicial de voo 135
A critério do operador. Jatos normalmente seguem o 135.341 (e), que diz que deve ser empregada a carga horária de treinamento aprovado pela autoridade de certificação primária do equipamento. Nesse caso, por exemplo, para o West Wind 24, há PTO aprovado com 21 horas de treinamento de solo.
Treinamento inicial de voo 135
20 horas

LOFT 135
Não exigido
LOFT 121 – Item 5.6.5.5 da I.S 121-007A
As sessões de treinamento LOFT, sejam de qualificação ou periódicas, devem estar baseadas em pelo menos 4 horas totais de atividade de treinamento dos tripulantes.

Experiência operacional em rota – 135.244
25 horas (somente piloto em comando)
Horas de experiência e ciclos de operação
25 horas e 4 ciclos de operação com pelo menos 2 ciclos como piloto nos controles do avião (Primeiro e segundo em comando)
Guia de qualificação de experiência de operação - 135
Não exigido
Guia de qualificação de experiência de operação – 121 – Item 5.7.9.4 da I.S 121-007A
Os operadores devem desenvolver um guia de qualificação de experiência de operação para ser usado por supervisores, instrutores de voo e examinadores credenciados.

Módulo de qualificação de consolidação de conhecimentos e habilidades - 135
Não exigido
Módulo de qualificação de consolidação de conhecimentos e habilidades - 121
Conforme o parágrafo 121.434(g) do RBAC nº 121, os pilotos em comando e segundos em comando, como padrão, devem adquirir, para consolidação de conhecimentos e habilidades, 100 horas de tempo de voo de operação em rota dentro de 120 dias após a conclusão do exame de proficiência. Nessas 100 horas, estão incluídas as horas de experiência de operação descritas no item

5.7.9 desta IS, bem como as horas do exame em rota descrito no item 5.7.10 desta IS.

Em 121.434(h)(3), se estabelece que, por padrão, o piloto não deve operar outro tipo de avião (que não o avião em que está concluindo sua qualificação) durante o período de consolidação de conhecimentos e habilidades. Caso o piloto opere outro avião pelo mesmo detentor de certificado nesse período, ele ficará impedido de retornar ao avião em que está se qualificando, até que complete um treinamento de atualização conduzido por um instrutor apropriadamente qualificado ou por um examinador credenciado. Se o operador prevê que tal situação pode ocorrer, deverá incluir esse treinamento de atualização em seu programa de treinamento.

Cabe salientar que os parâmetros de horas previstos nos RBACs e nas IS poderiam ser tema de estudo para se definir as devidas adequações em comparação à realidade operacional dos documentos elaborados pela FAA.

É notória a diferença em termos de complexidade e volume de operação no espaço aéreo norte americano e, em virtude de nossas diferenças operacionais, questiona-se: **Caberia uma diminuição nas horas previstas para o treinamento no âmbito dos Regulamentos de operação e de aeronavegabilidade para as empresas certificadas conforme o RBAC 119?**

Os possíveis impactos para os processos de certificação e vigilância.

De acordo com a I.S 119-001E, o processo de certificação dos operadores/operações regidos pelo RBAC 121 é dividido em 5 fases: Solicitação prévia, Solicitação formal, Avaliação de documentos, Demonstrações e inspeções e Certificação.

De acordo com a I.S 119-004A, o processo de certificação dos operadores/operações regidos pelo RBAC 135 é dividido nas mesma 5 fases.

Assim, estruturalmente, o processo de certificação de operadores/operações regidos pelo RBAC 121 é idêntico ao processo de certificação de operadores/operações regidos pelo RBAC 135.

Todavia, sobretudo nas fases de Solicitação formal e Avaliação de documentos, tais processos apresentam diferenças que podem ser acentuadas com a implementação das propostas do projeto de remodelagem.

Por exemplo, um operador aéreo que pretenda certificar-se para a realização de operações regidas pelo RBAC 121 deve, na fase de Solicitação

formal, apresentar, entre outros, os seguintes manuais, de acordo com o previsto pelo item 5.2.9.10.5 da I.S 119-001E: Manual Geral de Operações (MGO), Programa de Acompanhamento e Análise de Dados de Voo (PAADV) e Programa de Treinamento Operacional (PTO), incluindo o Programa de Treinamento de Artigos Perigosos (PTAP) e Guia de Rotas.

A confecção do MGO de um operador regido pelo RBAC 121 obedece ao previsto na I.S 121-005A. Enquanto isso, a confecção de um MGO de um operador regido pelo RBAC 135 obedece ao previsto na I.S 135-002C.

Com isso, é possível concluir que os operadores impactados pelas alterações do projeto de remodelagem que aderirem ao RBAC 121 deverão, em princípio, adequar seus Manuais Gerais de Operação ao previsto na I.S 121-005A. Importa destacar que toda e qualquer alteração não se faz de forma obrigatória e imediata, caso seja possível a identificação de gatilhos diferentes dos atuais e que mantenham coerência e níveis satisfatórios de segurança operacionais tais como a regularidade das operações e o tamanho da aeronave.

Como exemplo, poder-se-ia citar que, após análise realizada pela área técnica, empresas com mais de 45 assentos de passageiros deveriam apresentar um MGO no mesmo formato do que hoje é exigido a todos os operadores certificados conforme o RBAC 121.

Lembrando que as operações previstas no RBAC 121 com características de regular são aquelas realizadas com aeronave com mais de 9 assentos. Portanto, toda e qualquer empresa aérea com mais de 9 assentos, realizando operações regulares, com ou sem regularidade, devem apresentar os mesmos manuais.

Fenômeno semelhante ocorrerá com os **Programa de treinamento (PTOs)**, visto que a confecção dos Programas de Treinamento dos entes regidos pelo RBAC 121 é detalhada pela I.S 121-007A, enquanto a confecção dos Programas de Treinamento dos entes regidos pelo RBAC 135 é detalhada pela I.S 135-003B.

Já o **Programa de Acompanhamento e Análise de Dados de Voo (PAADV)**, segundo o previsto pela IAC 119-1005, em seu item 3.1 (a), é **“compulsório a detentores de certificado operando segundo o RBHA 121 aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 27.000**

kg. Caso a frota inclua aviões com peso máximo de decolagem superior e igual a 27.000 kg, toda a frota deve ser incluída no PAADV da empresa”.

Em decorrência, os operadores impactados pelas alterações do projeto de remodelagem que aderirem ao RBAC 121 deverão, em princípio, apresentar um PAADV, bem como deverão apresentar um Guia de Rotas, a ser confeccionado de acordo com os moldes estabelecidos pela I.S 121-001A.

Adicionalmente, é importante lembrar que os processos de certificação/vigilância da ANAC demandam dos operadores aéreos o pagamento de **Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFACs)**.

Assim, a fim de estimar os impactos a serem causados pelo projeto de remodelagem, foi realizada breve simulação de quanto custaria, apenas em termos de TFAC, um processo de certificação de uma operação 135 e o processo de certificação de uma operação 121, bem como foram levantadas as taxas relativas aos exames de proficiência de tripulantes regidos por cada um dos regulamentos.

Os custos adicionais das TFACs relativas a uma operação 121, conforme demonstrado nas tabelas na próxima página, podem estimular os operadores aéreos impactados a conduzir suas operações na irregularidade.

Ainda é necessário frisar que um considerável número de operadores aéreos veria suas operações regidas por 2 regulamentos distintos, o que causaria dúvidas para os próprios e também provocaria questionamentos sobre a estrutura atual da SPO: por exemplo, qual Gerência de Certificação e/ou Vigilância ficaria responsável pela supervisão desses operadores? Os manuais desses operadores deveriam ser confeccionados de acordo com as Instruções Suplementares relativas ao RBAC 121 ou ao RBAC 135? As empresas aéreas que por ventura venham a operar equipamentos em ambos os RBAC 121 e 135, seriam certificadas como empresas 121 ou 135, ou suas operações seriam certificadas como operações regidas de acordo com o 121 e operações regidas de acordo com o 135, a depender do equipamento (aeronave) utilizada?

TFAC 121	Valor	TFAC 135 correspondente	Valor
ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 121	R\$ 845,80	ETAPA 1 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GII	R\$ 272,84
ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 121, EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	R\$ 3.001,24	ETAPA 2 DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO DE EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGIDA PELO RBHA 135-GII, EXCLUINDO MANUAIS E PROGRAMAS	R\$ 1.295,99
ANÁLISE INICIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 121	R\$ 2.253,66	ANÁLISE INICIAL DE PROGRAMA DE TREINAMENTO DE TRIPULANTES, SEGUNDO O RBHA 135	R\$ 1.351,92
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 121	R\$ 4.229,02	ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE MANUTENÇÃO - EMPRESA 135 G-II	R\$ 886,73
ANÁLISE INICIAL DE LISTA DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELO DE AERONAVES OPERANDO,	R\$ 1.023,15	ANÁLISE INICIAL DE LISTAS DE EQUIPAMENTOS MÍNIMOS, POR MODELOS DE AERONAVES	R\$ 931,75

CONFORME RBHA 121 (MEL)		OPERANDO, CONFORME RBHA 135 (MEL)	
ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 121	R\$ 4.229,32	ANÁLISE INICIAL OU EDIÇÃO COMPLETA DE MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES - EMPRESA 135 G-II	R\$ 886,88
PEDIDO DE ANÁLISE E APROVAÇÃO DOS PROGRAMAS DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES (POR MOD) E MOTORES (POR MOD) DE EMPRESAS REGIDAS PELO RBHA 121	R\$ 4.229,17	x	x
VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL- HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 121	R\$ 1.343,27	VÔO DE AVALIAÇÃO OPERACIONAL- HOMOLOGAÇÃO EMPRESA 135	R\$ 1.343,42
AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 121, SUPLEMENTAR/REGIONAL	R\$ 1.790,28	AUDITORIA TÉCNICA NA ÁREA DE OPERAÇÕES EM BASE - HOMOLOGAÇÃO INICIAL DE EMPRESA 135, GII	R\$ 1.342,97
	R\$ 22.944,91		R\$ 8.312,50

TFAC 121	Valor	TFAC 135 correspondente	Valor
CHEQUE INICIAL NO SIMULADOR EM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE INSTRUÇÃO EM AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	R\$ 1.384,66	X	X
CHEQUE INICIAL NO SIMULADOR EM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE INSTRUÇÃO EM AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESA OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	R\$ 7.103,39	X	X
CHEQUE INICIAL EM ROTA COM VISTAS A OBTENÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	R\$ 1.894,87	X	X
RECHEQUE NO SIMULADOR COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (BRASIL), PARA	R\$ 1.384,66	X	X

EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121			
RECHEQUE NO SIMULADOR COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT DE AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	R\$ 7.103,39	X	X
RECHEQUE EM ROTA COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT IFR EM AERONAVE TIPO (BRASIL) PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	R\$ 1.894,87	X	X
RECHEQUE EM ROTA COM VISTAS A RENOVAÇÃO DO CHT IFR EM AERONAVE TIPO (EXTERIOR), PARA EMPRESAS OPERANDO SEGUNDO O RBHA 121	R\$ 7.103,39	X	X
X	X	CHEQUE INICIAL EM ROTA - BRASIL	R\$ 2.642,46
	-		-

3. Desafios Conceituais entre operações regulares (agendadas) e operações não regulares (não agendadas)

Ao longo dos anos, os serviços aéreos internacionais não regulares desenvolveram-se para atender a evolução do mercado de transporte aéreo e os vários ambientes regulatórios, como afirma a ICAO em seu DOC 9626. Na verdade, sua evolução poderia ser descrita como um crescimento inspirado pela demanda de base pequena com regulação bastante simples para um campo considerável de transporte aéreo com regulação mais complexa, especialmente em virtude da evolução tecnológica.

O crescimento das operações não regulares (não agendadas) encorajou, da mesma forma, o desenvolvimento de serviços aéreos regulares (agendados) liberalizados, que por sua vez diminuíram o tamanho do mercado não agendado e a complexidade de sua regulamentação. Assim, muitos dos tipos distintos definidos como não agendados (não regulares) deixaram de ser utilizados na prática, mas as descrições foram mantidas nos mais diversos documentos das Autoridades de Aviação Civil para fins históricos e pode ou não ser empregados pelos países para distinguirem produtos de serviços de transporte aéreo.

Como aponta a ICAO, em DOC 9626, CAPÍTULO 4.2 – Air Carrier Capacity (p. 4.2-3), o regulamento de serviços regulares (agendados) e não regulares (não agendados) nos mesmos mercados costumava ser um grande problema para alguns Estados. Nas décadas de 1960 e 1970, os serviços não regulares cresceram rapidamente e tornaram-se bastante importantes em alguns dos principais mercados (por exemplo, Europa e Atlântico Norte), competindo diretamente com os serviços agendados. A ausência de um regime de capacidade acordado para operações não agendadas suscitou sérias preocupações entre alguns governos e transportadoras aéreas regulares. Alegou-se que a capacidade significativa então oferecida por operadores não agendados teve ou poderia ter um impacto adverso nas transportadoras aéreas regulares e, portanto, deveria estar sujeita a um controle mais rigoroso. Para abordar a questão com o objetivo de manter um equilíbrio razoável entre os interesses envolvidos, os Estados desenvolveram vários dispositivos regulatórios para autorizar a capacidade de serviços não agendados, incluindo:

- permitir um número fixo de voos por tipo (passageiro, carga, combinação) por ano ou por temporada;
- adotar razões diretivas para mercados específicos por ano ou por temporada;
- usar um critério sem efeito objetivo sobre os serviços agendados, preservando um equilíbrio desejado entre serviços programados e não programados;
- permitir que as operadoras aéreas que operam serviços não agendados operem somente ou principalmente entre pontos que não possuem serviços agendados;
- permitir que as transportadoras aéreas operem apenas certos tipos de voos não regulares (por exemplo, carga, cartas de turismo inclusivas); e / ou
- limitar a capacidade não agendada para uma porcentagem fixa (por exemplo, 20%) de voos de serviço agendados.

À medida que a liberalização progride e junto com o reconhecimento de que os serviços programados e não programados atendem geralmente a mercados distintos, a capacidade de serviços não agendados tornou-se agora menos uma questão de regulamentação. Um fator adicional tem sido a confusão da distinção regulatória entre os dois tipos de serviços em certos mercados.

Cabe destacar o desafio para a regulação no tocante às possíveis diferenças de requisitos entre as operações conceitualmente determinadas como Agendado (regular) ou não agendado (não regular), pela ICAO (DOC 9626 - Manual on the Regulation of International Air Transport, Capítulo 4.6 (p. 4.6-4), que afirma, com livre tradução:

“outro problema encontrado por vários Estados na regulamentação dos serviços internacionais não agendados decorre da ausência de uma definição clara e acordada de um serviço não agendado (que é normalmente definido apenas como um serviço que não o aéreo agendado). Isto é especialmente verdadeiro em situações em que a distinção entre os dois tipos de serviços aéreos tornou-se nebulosa. Por exemplo, à medida que os serviços de “fretamento” (ou charter como apontado no DOC) se tornaram mais facilmente acessíveis ao público em geral, eles chamaram de “charters agendados” ou “charters programados”, ou seja, voos charter abertos ao público que são tão frequentes que constituem uma reconhecida série sistemática de voo.

A maioria das operadoras regulares agora oferece tarifas reduzidas e condições que eram mais comuns aos serviços de charter ou não regulares. À medida que a indústria do transporte aéreo evoluiu e, à medida que mais Estados adotaram uma política liberal em relação à regulamentação internacional dos transportes aéreos, a questão de colocar essa distinção entre voos charter (entenda-se não regular) foi questionada. No caso da União Europeia, o "terceiro pacote" de liberalização do transporte aéreo eliminou efetivamente a distinção regulatória entre os dois (ao permitir que os transportadores não programados / charter operassem voos regulares e vendessem voos diretamente para o público), embora a distinção tende para ser mantida pela indústria em termos de como os serviços não programados são comercializados e operados.”

Com isso percebe-se que a utilização de conceitos tais como regular (agendado) e não regular (não agendado), que servem para caracterizar um tipo de produto, possa não mais ser necessário para o estabelecimento de requisitos técnicos para a manutenção de níveis satisfatórios de segurança e requer estudo técnico para a alteração para outros parâmetros que gerem coerência técnica com a complexidade do serviço e a assimetria de informações na oferta de serviços de transporte aéreo público.

A equipe do projeto entende que outras características possam vir a fazer mais sentido em um ambiente tão dinâmico e inovador quanto ao setor aéreo. Elementos como a regularidade (volume de operações), complexidade ou tamanho da aeronave, motorização, número de assentos, características de treinamento possam vir a fazer mais sentido para o estabelecimento.

Caso seja necessária para a elaboração de relatórios demandados pela ICAO para a informação da movimentação do setor com características de agendado e não agendado, a área responsável pelo acompanhamento do setor e elaboração dos relatórios pode elaborar indicadores que referenciem as características dos produtos aéreos ofertados, sem que os conceitos de agendamento ou não agendamento interfiram na definição de requisitos.

4. Conclusões e recomendações

Pode-se afirmar que dentre os objetivos do projeto, o principal foi o de proporcionar aos “stakeholders”, envolvidos no processo de certificação de uma empresa aérea para oferta e venda de serviços de transporte aéreo público, a devida clareza sobre os conceitos empregados nos normativos brasileiros afetos à aviação civil para as atividades comerciais.

Dentro os conceitos propostos para harmonização e uniformização estão os apresentados no anexo 2 deste documento.

A partir do entendimento de conceitos basilares para a certificação de empresas aéreas, foram propostas alterações nas definições previstas pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 01 e pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 119, que impactaram no entendimento do processo de certificação e possibilitaram a propositura de um caminho de certificação diferente do atual e nos parâmetros que orientam os requisitos ou para o RBAC 121 ou para o RBAC 135 ou para ambos os regulamentos.

Estas alterações, portanto, não ocorreram especificamente em consequência de acidentes como houve nos Estados Unidos, em meados dos anos 1990, mas, sim, porque na avaliação da equipe do projeto, os limites de configuração para uma certificação de um avião segundo os RBAC 23, 25, 26 e 27 foram os limites a serem considerados para a separação entre os requisitos operacionais de aviões de “pequeno porte”, que segue as regras do RBAC 135, e a operação de aviões de “maior porte”, que seguem as regras do RBAC 121. Para os helicópteros, estes permanecem operando apenas sob as regras do RBAC 135.

Decisão alinhada ao posicionamento expresso pela SRVSOP de que a linha divisória entre as operações 121 e 135, a depender do equipamento empregado na realização do serviço de transporte aéreo público, deve ser de fácil compreensão e retratar a realidade da aviação do país.

Contudo, de certo, a eventual implementação das propostas do projeto causará impactos tanto aos operadores aéreos quanto aos processos internos da ANAC, em especial da SPO.

Para operadores aéreos autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor

que 8.618 Kg são 3 os dispositivos regulamentares a afetar: 135.243, 135.244 e 135.263.

Especificamente quanto ao 135.263, recomenda-se que a equipe do projeto de remodelagem mensure junto aos operadores aéreos as consequências advindas da nova Lei do Aeronauta.

Para Operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões com mais de 9, porém menos de 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg são 2 os dispositivos do RBAC 135 a afetar: 135.129 e 135.263.

Para Operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões com mais de 9, porém menos de 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg são 2 os dispositivos do RBAC 135 a afetar: 135.129 e 135.263.

Para Operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de mais de 19 assentos para passageiros e operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de menos de 19 assentos para passageiros, porém, de PMD maior que 8.618 Kg são pelo menos 14 dispositivos a afetar: 121.113 (a) (4), 121.117 (b), 121.123, 121.125 (a) (2) (i) e (d), 121.135, 121.323 (a) (3), 121.353 (a) (2), 121.354 (a) e (b), 121.356, especialmente o subitem “b”, 121.358, 121.404, 121.430, 121.434 (c) (2) e 121.645 (a).

Às variedade e severidade de impactos, adicionam-se diferenças entre os processos de certificação hoje constituídos para operações regidas pelo RBAC 121 e pelo RBAC 135.

Com isso, recomenda-se à equipe do projeto de remodelagem integração com a GCTA, a fim de que os impactos decorrentes dos dispositivos 121.113 (a) (4), 121.117 (b), 121.123, 121.125 (a) (2) (i) e (d), 121.135, 121.323 (a) (3), 121.353 (a) (2), 121.354 (a) e (b), 121.356, especialmente o subitem “b”, 121.358, 121.404, 121.430, 121.434 (c) (2) e 121.645 (a) sejam melhor mensurados.

Recomenda-se à equipe do projeto de remodelagem integração com a GCTA, a GTCE e a GTVC para a definição de um plano de transição interna, de modo que as alterações oriundas da proposta do projeto possam ser

operacionalizadas da maneira menos traumática possível para as Gerências e, também, para os operadores aéreos.

Recomenda-se ainda à ANAC integração com o Centro Nacional de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) para que futuras investigações de acidentes/incidentes apontem sugestões de alterações regulamentares, nos moldes da relação estabelecida entre NTSB e FAA

Anexo 1 – Operadores aéreos impactados no âmbito de operações

- i. **Grupo 1: Operadores aéreos autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões de até 9 assentos para passageiros e PMD menor que 8.618 Kg**

Operador aéreo	Equipamento
América do Sul Táxi Aéreo Ltda.	C208B
Rima Aerotáxi Ltda.	C208B
TWO Táxi Aéreo Ltda.	C208B

- ii. **Grupo 2: Operadores autorizados a realizar Ligações Aéreas Sistemáticas com aviões com mais de 9, porém menos de 19 assentos para passageiros e PMD menor ou igual a 8.618 Kg.**

Operador aéreo	Equipamento
Apuí Táxi Aéreo Ltda.	E110

- iii. **Grupos 3 e 4: Operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de mais de 19 assentos para passageiros e operadores autorizados a realizar operações não agendadas com aviões de menos de 19 assentos para passageiros, porém, de PMD maior que 8.618 Kg.**

Operador	Equipamento
Abelha Táxi Aéreo e Manutenção Ltda	C560XL
Aerorio Táxi Aéreo Ltda.	G280, GVI e GV-SP
Brasil Vida Táxi Aéreo Ltda.	WW24
CB Air Táxi	EMB-135BJ, GIV-X, GIV-X, GV-SP e EMB-135BJ

Aéreo Ltda.	
Fast Flight Táxi Aéreo Ltda.	LR45
Global Táxi Aéreo Ltda. (atual Icon G Táxi Aéreo Ltda.)	FALCON 2000EX, C560XLS, C680 e GULFSTREAM 200
Helistar Táxi Aéreo Ltda.	GIV-X
Helisul Táxi Aéreo Ltda.	LR45
Icon Táxi Aéreo Ltda.	C680
Interavia Táxi Aéreo Ltda.	C56XLS+
Líder Táxi Aéreo S/A	FALCON 2000EX (EASY), BAE125-800B e 45 (LEARJET 40)
Lynx Táxi Aéreo Ltda.	G-IV
Manaus Aerotáxi Participações Ltda.	C650
Metro Táxi Aéreo Ltda.	FALCON 2000EX
Morro Vermelho Táxi Aéreo Ltda.	FALCON 900EX (EASY)
Neo Táxi Aéreo Ltda.	EMB-135BJ
ORM Táxi Aéreo Ltda.	GULFSTREAM 200
Pássaro Azul Táxi Aéreo Ltda.	GULFSTREAM 200
Rico Táxi Aéreo Ltda.	C560XLS e EMB120
Sociedade de Táxi Aéreo Weston Ltda.	LR45

SOTAN – Sociedade de Táxi Aéreo do Nordeste Ltda.	LR60
TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A	LR60
Piquiatuba Táxi Aéreo Ltda.	EMB120

Anexo 2- Harmonização Conceitual

FRETE – Tipo de contratação da aeronave para prestação de determinado serviço aéreo. O fretamento se dá com a assinatura de um contrato particular entre o operador (transportar) e o usuário do serviço de transporte aéreo.

O frete pode ser de passageiro, carga ou um combinado deste. Pode ainda ter características de voos nacional ou internacional.

Quando da assinatura de um contrato particular (frete) não há a exigência de cumprimento da Resolução nº 400/ANAC. O usuário fica sob a guarda de um contrato específico de prestação do serviço.

Qualquer empresa aérea, independente das características de certificação pode realizar a prestação de um transporte aéreo denominado frete, independentemente de ser certificada para operações regulares ou não regulares, ainda que geralmente ocorra sob as características de operações não regulares.

O fretamento é um tipo de contratação que não se confunde com a modalidade de negócio em “pool”, na qual há a oferta de assentos individuais e que existe a possibilidade de serem disponibilizados os demais assentos.

Pode-se vender um fretamento por meio de intermediário.

POOL / COMPARTILHAMENTO – Modalidade comercial na qual ocorre a contratação para o transporte aéreo de passageiro, geralmente nacional, usualmente tendo seu início por meio de uma solicitação não regular (não agendada) e são ofertados os demais assentos da aeronave de forma regular (agendada).

A demanda da rota gerada pelo primeiro comprador, permite ser disponibilizada pela empresa aérea ou usuário de aplicativo específico a rota gerada. Não há a ocorrência de uma regularidade.

Independente do cancelamento realizado pelo primeiro comprado, o voo ocorrerá em virtude das demais compras. Por se tratar de uma operação de característica híbrida (regular e não regular), os requisitos para certificação dos operadores que pretendem ofertar esse tipo de serviço, devem ser os mesmos das operações regulares.

Em operações não regulares, pode ocorrer a opção por parte do usuário, entre 2 tipos de contratação para a prestação de um serviço de transporte aéreo público, a princípio:

1. o contrato particular e exclusivo para o usuário do transporte aéreo (frete ou fretamento);
2. Contrato de passagem sem compartilhamento (*pool*); e
3. o contrato de passagem com compartilhamento(*pool*).

As possíveis diferenças estão em:

1. No contrato particular (frete), o usuário pode estabelecer um contrato específico e que não remeta diretamente aos direitos e deveres previstos na Resolução 400. Neste tipo de contrato particular estarão previstas as características da operação como dia, horário, local de destino e partida, valores, direitos e deveres do operador e do usuário, dentre outros pontos julgados pertinentes.

2. O contrato particular, o denominado contrato de frete (fretamento), pode ser para o transporte de passageiro ou carga, ou para a realização de um serviço aéreo especializado. Lembrando que um serviço aéreo especializado é um tipo de serviço aéreo público, mas não se trata de transporte aéreo público certificado conforme o RBAC 119.

3. Quando da opção em pool, todos os passageiros estão salvaguardados pela Resolução 400. A empresa pode estabelecer em seu rol de produtos o serviço de transporte aéreo não regular por contrato particular (podendo inclusive ser mais caro pela exclusividade) e em contrato pool, com a possibilidade de se compartilhar os demais assentos.

4. Na modalidade pool, o horário pode ser alterado e deve ser informado ao passageiro em até quanto tempo pode-se atrasar o voo.

Na modalidade de compartilhamento de assento, há a ocorrência de características de voo que se assemelham aos serviços regulares (agendados) e com possibilidade de se ter uma alta regularidade (ocorrência de voos ou volume de operações), portanto, recomenda-se que respeitem aos requisitos atualmente exigidos para as operações regulares.

Operador TÁXI AÉREO (Empresa Táxi Aéreo) – Empresa, geralmente de pequeno porte, outorgada a realizar o transporte de pessoas, carga ou combinado, com características de operação não regular, com ou sem

regularidade. Não há proibições destas empresas solicitarem a certificação, quando necessário, para a oferta de serviços de transporte aéreo público com outras características, como exemplo, a realização de operações regulares.

As empresas denominadas táxi aéreo são aquelas certificadas para realizarem transporte aéreo público, conforme previsto no RBAC 119, e que empregam, em suas operações não regulares, aeronaves com até 30 assentos de passageiros, jatos ou turboélice.

As empresas de táxi aéreo podem prestar serviços aéreos regulares e não regulares. Quando na prestação não regular do serviço, as empresas estão realizando serviços de táxi aéreo, como aponta o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

A contratação dos serviços de um operador Táxi Aéreo pode ser por meio de Contrato de passagem (venda individual de assento) ou Contrato Particular (frete). Quando realizando a venda de um transporte de característica não regular, ocorre a prestação de um serviço de táxi aéreo, como aponta o CBA.

Salienta-se que não necessariamente um operador táxi aéreo restringe-se na realização de uma operação não regular. Mas quando essa empresa estiver realizando uma operação não regular, a empresa estará prestando um serviço de táxi aéreo.

Exemplos de serviço de táxi aéreo: a oferta e venda de transporte por meio de aplicativo, no qual pode se estabelecer local de saída e destino no aplicativo, mas não se estabelecer o horário e data do serviço, que serão definidos pelo usuário do serviço.

CHARTER – Contrato comercial realizada entre operador aéreo e uma instituição (que não um operador aéreo) que revende o transporte de passageiro, por meio de contrato de passagem ou contrato particular (para grupos afins ou não afins).

A oferta e venda do serviço de transporte pode ou não estar atrelado a outros serviços ofertados pelo operador comercial (que não o operador aéreo).

1. É um tipo de contrato com data de início e término. Quantidade de operações a serem realizadas. Indicação de origem e destino do voo e qual a aeronave a ser empregada.

2. Deve-se assinar um contrato entre o operador aéreo e o operador charter
3. De forma simples ocorre em um “ambiente controlado” podendo ser para grupos afins ou não. Deve-se ter claro o designativo de voos charter.
4. Em voos agendados, quando parte dele for charter, serão denominados voos part-charter.

INTERLINE & CODESHARER – modalidade de acordo comercial realizado entre dois ou mais operadores aéreos. Pode ocorrer ou não o compartilhamento de código. Quando não ocorrer o compartilhamento, é denominada simplesmente de interline e quando ocorrer o compartilhamento é denominada de codeshare.

Na ocorrência de *interline* ou *codeshare* não há a transferência do bem entre as empresas, nem mesmo a realização de intercâmbio. Há a existência apenas de um acordo comercial e operacional entre ambas.

Cada um dos operadores permanece restrito às operações certificadas e autorizadas a operarem.

Não há a necessidade de serem estabelecidas regras particulares para itens como controle de manutenção, controle operacional, escala de tripulante, pagamento de tripulante ou forma de comercialização do transporte. Esses itens são de responsabilidade de cada operador e deve ser previsto no acordo entre eles.

Anexo 3 – Arrendamento Operacional de Aeronave com ou sem tripulação

Conforme prevê o CBA, na seção I, do Capítulo IV (Dos contratos de aeronave), que o Arrendamento

Art. 127. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 129. O arrendador é obrigado:

I - a entregar ao arrendatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar conveniados, com a documentação necessária para o vôo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina, e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;

II - a garantir, durante o tempo do contrato, o uso pacífico da aeronave ou do motor.

Parágrafo único. Pode o arrendador obrigar-se, também, a entregar a aeronave equipada e tripulada, desde que a direção e condução técnica fiquem a cargo do arrendatário.

Art. 130. O arrendatário é obrigado:

I - a fazer uso da coisa arrendada para o destino conveniado e dela cuidar como se sua fosse;

II - a pagar, pontualmente, o aluguel, nos prazos, lugar e condições acordadas;

III - a restituir ao arrendador a coisa arrendada, no estado em que a recebeu, ressalvado o desgaste natural decorrente do uso regular.

Art. 131. A cessão do arrendamento e o subarrendamento só poderão ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do arrendador e a inscrição no Registro Aeronáutico Brasileiro.

Art. 132. A não inscrição do contrato de arrendamento ou de subarrendamento determina que o arrendador, o arrendatário e o subarrendatário, se houver, sejam responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

Portanto, entende-se, por abrangência, que o conceito de Wetleasing e DryLeasing é um tipo de arrendamento, respeitando-se toda a seção II do CBA,

no qual ocorre a **transferência de posse e direito de uso** ao arrendatário, por **prazo determinado** e mediante **contraprestação** estabelecida em contrato.

Este contrato de arrendamento (leasing), independente de sem tripulação (dryleasing) ou com tripulação (wetleasing), terá variáveis dependentes e independentes que devem ser definidos no momento da assinatura.

Este Contrato deve ser Registrado.

O Contrato de arrendamento pode ser realizado entre qualquer operador aéreo (pessoa física ou jurídica), independente se com ou sem interesse de prestar um serviço de transporte aéreo público.

As **variáveis dependentes** para o estabelecimento e identificação da adequada assinatura de um contrato de arrendamento são:

1. Transferência da posse e direito de uso a outra pessoa,
2. prazo definido em contrato; e
3. contraprestação estabelecida.

As **variáveis independentes** e que podem ser definidas caso a caso são:

1. Controle operacional
2. Controle de manutenção
3. Pagamento de tripulante
4. Treinamento de tripulante
5. Seguro
6. Controle sobre o SGSO

Independente da assinatura de um contrato de “wetleasing” ou “dryleasing”, quando se tratar do emprego da aeronave para a prestação de um serviço de transporte aéreo público por um operador certificado pelo RBAC 119, há a necessidade de se proceder com o processo normal de inclusão da EO.

Há possibilidade de serem desenhados procedimentos simplificados a depender do caso de arrendamento.