



INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 119-006

Revisão A

Aprovação: Portaria nº 1.341/SPO/SAR, de 25 de abril de 2018.

Assunto: Operação de aeronaves sob contratos de intercâmbio

Origem: SPO/SAR

1 OBJETIVO

- 1.1 Apresentar os critérios para a efetivação de contratos de intercâmbio de aeronaves, envolvendo operadores aéreos brasileiros e/ou aeronaves registradas no Brasil ou em outro Estado.

2 REVOGAÇÃO

- 2.1 Não aplicável.

3 FUNDAMENTOS

- 3.1 A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, institui em seu art. 14, a Instrução Suplementar – IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC ou RBHA.
- 3.2 O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC ou RBHA, poderá:
- a) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou
 - b) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC.
- 3.3 O meio ou procedimento alternativo mencionado no parágrafo 3.2(b) desta IS deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado em IS.
- 3.4 A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.
- 3.5 Esta IS é fundamentada e objetiva oferecer método de cumprimento às seções 119.53 e 119.54 do RBAC nº 119, 121.153 e 121.569 do RBAC nº 121 e 135.25 do RBAC nº 135.

- 3.6 Esta IS se relaciona com a IS nº 119-001 e com a IS nº 119-004, relativas aos processos de certificação de empresas de transporte aéreo, regidas pelo RBAC nº 121 e pelo RBAC nº 135, respectivamente.

4 DEFINIÇÕES

- 4.1 Para os efeitos desta IS, são válidas as definições listadas na Seção 119.3 do RBAC nº 119, as definições listadas no RBAC nº 01 e as seguintes definições:
- 4.1.1 **proprietário:** pessoa (física ou jurídica) que detém o título de propriedade, oficializado junto ao Estado de registro da aeronave. No caso de aeronaves com matrícula brasileira, o proprietário é a pessoa (física ou jurídica) que inscreveu uma aeronave em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, nos termos do inciso V do Art. 116 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (CBAer);
- 4.1.2 **operador:** pessoa (física ou jurídica) que possui os direitos de uso de uma aeronave. Um operador poderá ou não assumir responsabilidade parcial ou total sobre o controle operacional de uma aeronave;
- 4.1.3 **operador aéreo:** empresa de transporte aéreo devidamente certificada e autorizada a realizar operações comerciais de transporte de passageiros e/ou carga. Deve ser detentor de certificado de operador aéreo e de EO, emitidos pela AAC do Estado do operador;
- 4.1.4 **operador aéreo brasileiro:** empresa de transporte aéreo certificada e autorizada a realizar operações comerciais de transporte de passageiros e/ou carga, segundo o RBAC nº 121 ou RBAC nº 135. Deve ser detentor de COA e de EO emitidos pela ANAC, segundo o RBAC nº 119;
- 4.1.5 **Estado do Operador:** é o Estado em que o operador aéreo é devidamente certificado e autorizado a realizar operações comerciais de transporte aéreo de passageiros e/ou carga.
- 4.1.6 **Estado de Registro:** é o Estado em que a aeronave está registrada;
- 4.1.7 **operador primário (ou intercambiador):** operador aéreo que normalmente possui a responsabilidade sobre o controle operacional da aeronave quando não há contrato de intercâmbio vigente;
- 4.1.8 **operador secundário (ou intercambiado):** operador aéreo que recebe a aeronave para operação segundo um contrato de intercâmbio e assume responsabilidade sobre o controle operacional da aeronave quando realizando suas rotas;
- 4.1.9 **contrato de intercâmbio de aeronave (*aircraft interchange agreement*):** acordo entre operadores aéreos que viabilize o serviço, com uma única aeronave, ligando a rota de uma empresa aérea à rota de outra empresa aérea em um ponto de intercâmbio, de forma que o controle operacional e as responsabilidades dele decorrentes, bem como a tripulação competem à empresa aérea operando em cada rota. Neste tipo de contrato, o último operador assume o controle operacional da aeronave, no momento da transferência;

- 4.1.10 **controle operacional de um voo:** significa exercer o controle sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o término do mesmo, visando a segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo;
- 4.1.11 **pontos de troca:** são os aeródromos, especificados em contrato e nas especificações operativas dos operadores, onde ocorrerão as trocas de responsabilidade sobre o controle operacional entre o operador primário e o operador secundário, em um contrato de intercâmbio de aeronaves. A transferência envolve a substituição da tripulação de um operador pela tripulação do outro operador;
- 4.1.12 **convalidação de licenças, habilitações e certificados:** medida tomada por um Estado signatário da Convenção de Chicago, por meio da qual, ao invés de outorgar a própria licença, habilitação ou certificado, reconhece como equivalente a suas próprias, as licenças, habilitações ou certificados outorgados por outro Estado signatário da Convenção de Chicago;

4.2 **Lista de abreviaturas:**

AAC – Autoridade de Aviação Civil
AOM – Manual de Operações de Aeronave
CA – Certificado de Aeronavegabilidade de Aeronave
CM – Certificado de Matrícula de Aeronave
COA – Certificado de Operador Aéreo
EFB – *Electronic Flight Bag*
EO – Especificações Operativas FSTD – Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo
GCTA – Gerência de Operações de Empresas de Transporte Aéreo – 121
GOAG – Gerência de Operações da Aviação Geral
MEL – Lista de Equipamentos Mínimos
MGO – Manual Geral de Operações
MCMS – Manual de Comissários de Voo
MGM – Manual Geral de Manutenção
PBN – *Performance Based Navigation*
PED – *Portable Electronic Device*
PMA – Programa de Manutenção de Aeronave
PrTrnMnt – Programa de Treinamento de Manutenção
PTO – Programa de Treinamento Operacional
QRH – *Quick Reference Book*
RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro
SAR – Superintendência de Aeronavegabilidade
SASC – Sistema de Análise e Supervisão Continuada
SOP – Manual de Procedimentos Operacional Padrão
SPO – Superintendência de Padrões Operacionais

5 **DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO**

5.1 **Introdução**

- 5.1.1 A celebração de contratos de intercâmbio de aeronaves, envolvendo operadores aéreos brasileiros e/ou aeronaves registradas no Brasil ou no exterior, deve ser autorizada pela ANAC, podendo haver emissão de CA e CM de aeronave, e por meio de emendas às EO dos operadores brasileiros.
- 5.1.2 Somente operadores aéreos brasileiros, detentores de COA e EO válidos segundo o RBAC nº 121 ou RBAC nº 135, poderão celebrar contratos de intercâmbio de aeronaves em regime de intercâmbio.
- 5.1.3 Os contratos de intercâmbio sempre estão vinculados a uma ou mais aeronaves. O ponto central do contrato é a cessão/recebimento da aeronave, diferenciando-se dos contratos de fretamento, que focam no tipo de serviço prestado ou trocado entre as partes. Ou seja, para que fique caracterizado o intercâmbio deve haver transferência dos direitos de uso e do controle operacional da aeronave objeto do contrato.
- 5.1.4 Antes de se iniciar um processo administrativo na ANAC para permitir a celebração de um contrato de intercâmbio de aeronaves, é necessário que os operadores envolvidos sejam capazes de determinar claramente que a cessão será realizada na modalidade de intercâmbio. Essa determinação pode ser feita em conjunto com a gerência da ANAC responsável pela supervisão desses operadores.
- 5.1.5 Os contratos de intercâmbio entre operadores de diferentes Estados deverão ser precedidos por acordo bilateral entre as respectivas autoridades de aviação civil (AAC), de forma que possa ser avaliada a manutenção do nível de segurança das operações e acordados detalhadamente as responsabilidades de cada AAC e os procedimentos específicos para aprovações e supervisão.
- 5.1.6 A ANAC tem a discricionariedade para rejeitar proposta de acordo bilateral, se considerar que a AAC do Estado do outro operador da aeronave é incapaz de, no cumprimento de suas responsabilidades, manter os níveis de segurança exigidos pela legislação brasileira.
- 5.1.7 A ANAC tem a discricionariedade para rejeitar proposta de contratos de intercâmbio de aeronaves apresentada por operador aéreo, se considerar que um dos operadores envolvidos é incapaz de, no cumprimento de suas responsabilidades, manter os níveis de segurança exigidos pela legislação brasileira.
- 5.2 **Responsabilidade sobre o controle operacional**
- 5.2.1 No caso de contratos de intercâmbio de aeronaves em regime de intercâmbio, a responsabilidade sobre o controle operacional é alternada entre os operadores, de forma que o último operador a assumir os direitos de uso da aeronave, também assume o controle operacional.
- 5.2.2 Os operadores deverão encaminhar junto com o pacote de documentos e manuais, uma proposta de procedimentos para a alternância de controle operacional, de acordo com as características da operação pretendida e do modelo de aeronave envolvida.
- 5.2.3 A ANAC avaliará a proposta dos operadores e determinará se as partes demonstram ser capazes de assumir o controle operacional dos voos, durante a execução de um contrato

de intercâmbio de aeronave, ao exercer controle e responsabilidade por um determinado número de funções operacionais. As funções operacionais incluem:

- a) fornecimento de um ou mais tripulantes;
- b) fornecimento de treinamento para membros da tripulação;
- c) responsabilidade pela escala de voo de tripulantes;
- d) responsabilidade pela aeronavegabilidade da aeronave;
- e) responsabilidade pelo desempenho da manutenção de aeronaves;
- f) pagamento direto de tripulantes;
- g) responsabilidade pelo atendimento de aeronaves em solo;
- h) responsabilidade pelo despacho ou liberação de voos; e
- i) responsabilidade e competência para decidir o início e o encerramento de voos.

5.2.4 Nos casos em que exista dúvida ou controvérsia, a ANAC também considerará fatores adicionais como funções operacionais.

5.2.5 As operações devem ser conduzidas sob o COA e as EO da parte que é responsável pelo controle operacional a cada momento. Isso significa que os procedimentos devem seguir os manuais aceitos/aprovados para o detentor desse COA, seguindo os programas de treinamento aprovados para o detentor desse COA e obedecendo às limitações constantes nessas EO.

5.2.6 Por isso, nos contratos de intercâmbio, as operações devem ser conduzidas de acordo com o COA e as EO do último operador a assumir a responsabilidade sobre controle operacional da aeronave. A seguir são apresentados exemplos de autorizações e limitações que devem respeitar as autorizações do operador exercendo o controle operacional da aeronave:

- a) métodos para estabelecer altitudes mínimas de voo;
- b) métodos para determinar os mínimos operacionais de aeródromos;
- c) tempos de voo, jornada de trabalho, repousos e folgas de aeronautas;
- d) limitações e autorizações para operação ETOPS;
- e) lista de equipamentos mínimos de aeronave (MEL);
- f) limitações e autorizações para operações PBN;
- g) limitações e autorizações para operações NAT-HLA;

- h) limitações e autorizações para operações ILS CAT II/III;
- i) limitações e autorizações para operações de Degelo/Antigelo;
- j) limitações e autorizações para operações em Terreno Desabitado e Selva, Grandes Extensões de Água e *Off-shore*;
- k) limitações e autorizações para operações RVSM;
- l) procedimentos para utilização de EFB;
- m) procedimentos para autorização de uso de PED;
- n) procedimentos para utilização de dados eletrônicos de navegação;
- o) treinamento em artigos perigosos;
- p) qualificações de áreas e rotas para pilotos em comando; e
- q) utilização de FSTD e/ou outros dispositivos de treinamento aprovados.

5.3 Intercâmbio de aeronave registrada em outros Estados

- 5.3.1 A seção 121.153 do RBAC nº 121 estabelece que um operador brasileiro, certificado segundo o RBAC nº 119, para operações segundo o RBAC nº 121, somente poderá operar uma aeronave não registrada no Brasil sob um contrato de intercâmbio, conforme estabelecido pela seção 121.569 do RBAC nº 121.
- 5.3.2 A seção 135.25 não permite operação de aeronaves que não estejam registradas no Brasil, para operadores certificados segundo o RBAC nº 119 para operações segundo o RBAC nº 135.
- 5.3.3 Quando o contrato de intercâmbio envolve aeronaves estrangeiras, questões relacionadas com a manutenção e operação das aeronaves tornam-se mais complexas.
- 5.3.4 O intercambiador deve demonstrar, e estabelecer no contrato de intercâmbio e em seus manuais que:
 - a) a tripulação deverá possuir os certificados e licenças válidas emitidas ou convalidadas pelo Estado de Registro;
 - b) a manutenção da aeronave deve ser realizada de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade do Estado de Registro, respeitadas eventuais exigências de ordem operacional que recaiam sobre aspectos de aeronavegabilidade, feitas pelos estados dos operadores, desde que formalizadas em acordo bilateral entre as AAC;

c) a operação da aeronave deve ser realizada de acordo com os regulamentos aplicáveis do Estado do Operador e com o COA, as EO e os manuais de operação do operador que detém o controle operacional;

d) serão cumpridos os requisitos regulamentares dispostos no RBAC nº 121 pelas aeronaves envolvidas; e

e) os manuais do operador brasileiro sejam adequados para contemplar procedimentos operacionais e de manutenção, para garantir que a operação da aeronave atenda aos requisitos definidos nos regulamentos da ANAC.

5.3.5 A ANAC avaliará cuidadosamente todos os aspectos de um contrato de intercâmbio antes de autorizar um operador a utilizar aeronaves estrangeiras. Uma vez concedida autorização, a ANAC exercerá vigilância sobre as operações e a manutenção da aeronave intercambiada. Se tiver razões para acreditar que o operador não está em conformidade com o acordo bilateral entre as autoridades de aviação civil e quaisquer dos regulamentos aplicáveis a AAC desse Estado será informada e solicitada a investigar o assunto.

5.3.6 Quando o intercâmbio envolver aeronaves registradas fora do Brasil é necessária a celebração de acordo formal entre a ANAC e a AAC do Estado de Registro da aeronave, que viabilize a aplicação dos contratos de intercâmbio. Há possibilidade de serem firmados, em nível gerencial, ajustes formais e de natureza técnica entre as AAC, para detalhamento de termos do acordo e procedimentos para seu cumprimento.

5.3.7 Os acordos de aeronavegabilidade e segurança operacional visam prover a cooperação entre as AAC, dos Estados signatários da Convenção de Chicago, para estabelecer reconhecimento, harmonização e aprovação recíprocos de procedimentos, como os relativos a aeronavegabilidade, manutenção de aeronaves, treinamento de aeronautas e outros aspectos relacionados à segurança e padrões de voos.

5.3.8 Esses acordos geram maior confiança entre as partes e redução do ônus econômico imposto à indústria e aos operadores da aviação por redundantes inspeções técnicas, avaliações e testes.

5.3.9 A celebração desses acordos também deve estabelecer e detalhar a divisão de responsabilidades entre as AAC, com relação à responsabilidade sobre aeronavegabilidade continuada das aeronaves, convalidação de certificados de aeronaves, convalidação de certificados de organização de manutenção de aeronaves, convalidação de certificados de operadores aéreos, convalidação de licenças e habilitação de tripulantes e DOV e demais assuntos relacionados.

5.3.10 Os acordos de aeronavegabilidade e segurança operacional podem esclarecer e estabelecer os critérios e requisitos que devem ser cumpridos pelos operadores, nos casos em que os regulamentos dos Estados envolvidos apresentarem diferenças significativas.

5.3.11 Pode ser necessário celebrar um acordo para a transferência de todas ou de parte das funções, obrigações ou responsabilidades do Estado de Registro da aeronave para a ANAC. Esse acordo de transferência está previsto no artigo 83 bis da Convenção de Chicago.

- 5.3.12 Na aplicação do art. 83 bis, cabe às AAC definirem as responsabilidades e os aspectos relacionados à utilização dos manuais, procedimentos e programas dos operadores envolvidos no contrato de intercâmbio.
- 5.3.13 Caberá aos operadores revisarem os seus manuais de forma a contemplar o que foi definido pelas AAC dos Estados envolvidos nos acordos firmados.
- 5.3.14 Os operadores envolvidos no contrato de intercâmbio poderão intermediar as conversas entre as AAC de seus Estados, visando garantir que o acordo aborde todas as questões necessárias para a colocação do contrato de intercâmbio em prática.
- 5.3.15 A ANAC tem a discricionariedade para rejeitar proposta de contrato de intercâmbio de aeronaves, se considerar que a AAC do Estado de Registro da aeronave é incapaz de, no cumprimento de suas responsabilidades, manter os níveis de segurança exigidos pela legislação brasileira.
- 5.4 **Características da operação de aeronaves em regime de intercâmbio**
- 5.4.1 O contrato de intercâmbio de aeronave é celebrado entre o intercambiador da aeronave (que pode ser também o proprietário) e o intercambiado.
- 5.4.2 Ambos os operadores aéreos envolvidos no contrato de intercâmbio devem possuir certificados e autorizações para operação segundo o mesmo RBAC ou regulamento estrangeiro correspondente.
- 5.4.3 O operador deverá utilizar suas próprias tripulações completas (todos os tripulantes de voo e de cabine) durante os períodos em que estiver exercendo controle operacional sobre aeronave.
- 5.4.4 Cada operador deverá conduzir as operações de acordo com seu próprio COA e com suas próprias EO.
- 5.4.5 No contrato de intercâmbio de aeronaves, deve haver a transferência dos direitos de uso da aeronave e de controle operacional entre os operadores primário e secundário, no máximo, a cada 30 (trinta) dias. A troca de controle operacional deverá ser registrada nos documentos da aeronave (diário de bordo) e será objeto de fiscalização da ANAC.
- 5.4.6 Operadores com 19 (dezenove) ou menos aeronaves na frota poderão operar no máximo 1 (uma) aeronave em contrato de intercâmbio, desde que possuam o uso exclusivo de pelo menos uma outra aeronave, registrada no Brasil.
- 5.4.7 Para operadores com mais de 19 (dezenove) aeronaves na frota, a quantidade de aeronaves operadas em contrato de intercâmbio não poderá ultrapassar 10% (dez por cento) do total de aeronaves na frota do operador. O número máximo de aeronaves permitidas em regime de intercâmbio deverá ser arredondado para baixo.
- 5.5 **Concessão de autorização**

- 5.5.1 A concessão de autorização para execução de contrato de intercâmbio de aeronaves é realizada por meio de processo de certificação de operador aéreo, em 5 fases, conforme estabelecido pela IS nº 119-001 (para operadores segundo o RBAC nº 121) ou pela IS nº 119-004 (para operadores segundo o RBAC nº 135). Mais especificamente, consiste em um processo de alteração de EO, conforme a IS nº 119-001 ou com a IS nº 119-004.
- 5.5.2 Um operador aéreo, antes de colocar em vigor um contrato de intercâmbio de aeronaves pelo qual ele deve receber e ceder o direito de uso e o controle operacional de uma aeronave sem tripulação de outro operador, alternadamente, deverá solicitar à ANAC a análise e a aprovação do contrato de intercâmbio.
- 5.5.3 Essa solicitação deve ser formalizada por meio de um FOP 119 ou FOP 219 para abertura de processo administrativo de alteração de EO, de acordo com a IS nº 119-001 ou com a IS nº 119-004.
- 5.5.4 Caso os dois operadores aéreos envolvidos no contrato forem brasileiros, ambos deverão solicitar alteração de EO, para que constem no documento as matrículas das aeronaves utilizadas sob o contrato de intercâmbio, seja como operador primário ou secundário.
- 5.5.5 Ao final do processo, no caso de os dois operadores serem brasileiros, as EO de ambos os operadores serão modificadas para inclusão das informações do contrato de intercâmbio.
- 5.5.6 Caso um dos operadores for estrangeiro, caberá a este verificar todas as condições e requisitos impostos pela AAC responsável pela sua certificação, para propiciar a execução do contrato de intercâmbio.
- 5.5.7 De acordo com o estabelecido pela IS nº 119-001 ou pela IS nº 119-004, o operador poderá solicitar à GCTA ou à GOAG a realização de uma reunião de orientação prévia (ROP), como Fase 1 do processo de alteração de EO, para discussão e esclarecimento de todos os procedimentos e requisitos que demandam demonstração de cumprimento.
- 5.5.8 É importante ressaltar que as AAC têm a competência para definir aspectos relativos a responsabilidades pela manutenção, utilização de programas e manuais, realização de treinamentos, etc. Os operadores deverão fazer constar em seus manuais e no contrato de intercâmbio, as informações definidas pelas AAC.
- 5.5.9 Para início da Fase 2 do processo, os seguintes documentos devem ser enviados para a GCTA ou para GOAG, com objetivo de iniciar o processo administrativo para autorização de intercâmbio de aeronaves:
- a) FOP 119 (IS nº 119-001) ou FOP 219 (IS nº 119-004) de solicitação de alteração de EO;
 - b) comprovante ou informações de pagamento de TFAC relativa à alteração de EO, para operadores segundo o RBAC nº 121;
 - c) minuta do contrato de intercâmbio e, posteriormente, após aprovado, o contrato de intercâmbio assinado;

- d) consentimento do proprietário da aeronave, quando este não for o operador primário ou intercambiador;
- e) certificado de aceitação da aeronave, assinado por ambos os operadores;
- f) as marcas de nacionalidade e de matrícula e modelo de cada aeronave envolvida na operação;
- g) descrição das diferenças de configuração entre as aeronaves do contrato de intercâmbio e as demais aeronaves do operador;
- h) os tipos de operação em que as aeronaves listadas no contrato de intercâmbio serão utilizadas (por ex. doméstica, de bandeira, suplementar, complementar ou sob demanda);
- i) os aeródromos, as áreas e as rotas de operação das aeronaves do contrato de intercâmbio;
- j) a revisão dos manuais afetados pelo contrato de intercâmbio: MGO; AOM (SOP, QRH, listas de verificação); PTO; guia de rotas; MCMS; MEL; MGM; MGSO; SASC; programa de confiabilidade; programa de manutenção; PrTrnMnt; manuais de operações especiais em geral; manual de carga externa; programa de degelo e antigelo; e quaisquer outros manuais considerados relevantes pelos operadores e pela ANAC;
- k) os períodos de validade do contrato de intercâmbio;
- l) os aeródromos brasileiros e/ou estrangeiros em que ocorrerão as trocas de controle operacional entre os operadores;
- m) cronograma de implementação, definindo prazos e responsabilidades para o início da operação pretendida;
- n) cópia do COA, EO e autorização para operação, no caso de um dos operadores ser estrangeiro;
- o) cópia das apólices de seguros (RETA) das aeronaves, caso sejam registradas fora do Brasil;
- p) plano dos operadores para gerenciamento de risco decorrente da operação de aeronaves em contrato de intercâmbio, segundo o SGSO do operador; e
- q) outros documentos e manuais exigidos pela ANAC.

5.5.10 A abrangência das alterações necessárias em cada manual também dependerá das características operacionais dos operadores e do contrato celebrado.

5.5.11 A documentação revisada e desenvolvida pelos operadores deverá abordar, ao menos, os seguintes tópicos:

- a) treinamento de tripulantes técnicos e de cabine;
- b) convalidação de licenças e habilitações, se aplicável.
- c) controle operacional;
- d) despacho ou liberação de voos;
- e) acompanhamento de voos (*flight watch*); e
- f) escala de voo de tripulantes.

5.5.12 O operador deverá submeter, juntamente com o FOP 119, ou FOP 219, a minuta do contrato de intercâmbio. A ANAC verificará o contrato para garantir que:

- a) o operador primário e o operador secundário estão devidamente identificados no contrato de intercâmbio;
- b) o contrato de intercâmbio é assinado pelo pessoal apropriado das partes envolvidas;
- c) cada aeronave sujeita ao contrato é identificada por marcas de nacionalidade e matrícula, número de série e modelo;
- d) o contrato define o arrendamento de aeronaves na modalidade de intercâmbio;
- e) as responsabilidades pelo controle operacional estão especificamente definidas;
- f) o contrato concede a posse e uso da aeronave ao último operador a assumir a responsabilidade pelo controle e pela segurança operacional;
- g) os aeródromos de troca estão claramente identificados;
- h) as responsabilidades para despacho ou liberação de voos, e acompanhamento de voo estão definidas;
- i) as responsabilidades para o treinamento de tripulantes e despachantes operacionais de voo estão definidas;
- j) as responsabilidades e procedimentos para garantir a aeronavegabilidade continuada da aeronave durante o período de intercâmbio estão definidas. Isso inclui, mas não está limitado aos padrões de aeronavegabilidade antes e depois do contrato, disponibilidade de dados atualizados de manutenção, qualificações e treinamento de pessoal, relatório de defeitos e incidentes que possam afetar a aeronavegabilidade da aeronave e manipulação de informações obrigatórias de aeronavegabilidade;
- k) os arranjos para abordar quaisquer questões operacionais durante o período de intercâmbio estão definidos. Isso inclui, mas não se limita a, qualificações e treinamento de pessoal operacional, como pilotos e tripulação de cabine, detalhes sobre como serão abordadas deficiências, relatórios de incidentes, reportes obrigatórios e voluntários, etc.;

- l) a duração para a concessão de posse e uso está claramente definida;
 - m) as datas efetivas do intercâmbio estão claramente identificadas;
 - n) as responsabilidades para realizar a manutenção estão especificamente designadas;
 - o) o programa de manutenção a ser utilizado está claramente identificado;
 - p) as responsabilidades para manter os registros de manutenção de aeronaves estão especificamente designadas; e
 - q) os programas de manutenção (operador primário ou intercambiador) que serão utilizados estão designados.
- 5.5.13 Parte das informações listadas pode estar disposta em contratos complementares ao contrato principal. No entanto, a inclusão de tais informações apenas nos manuais de um dos operadores não é um método considerado aceitável.
- 5.5.14 Caso a análise preliminar do pacote de documentos seja favorável, a Fase 2 será considerada encerrada satisfatoriamente, e será iniciada a Fase 3, de análise documental.
- 5.5.15 Durante a Fase 3 do processo, serão realizadas as análises operacionais (pela SPO), análise de aeronavegabilidade continuada (pela SAR) e análise do registro de aeronave (pelo RAB). Para o encerramento da Fase 3, a documentação enviada deverá receber parecer favorável de todos os setores em cada uma das análises.
- 5.5.16 Nos itens seguintes desta IS serão detalhados os procedimentos para análise documental da solicitação de autorização para intercâmbio de aeronaves (Fase 3 do processo), e também para eventuais demonstrações, relativas à Fase 4 do processo.
- 5.5.17 Por fim, o item de emissão de autorização detalha a Fase 5 do processo, segundo a IS nº 119-001 ou a IS nº 119-004, apresentando o formato de EO para autorização de intercâmbio.
- 5.5.18 Recomenda-se que um operador aéreo brasileiro somente solicite o uso de uma aeronave, em regime de intercâmbio, caso já possua em suas EO pelo menos uma aeronave do mesmo modelo.
- 5.5.19 Caso um operador aéreo brasileiro solicite a utilização de uma aeronave, em regime de intercâmbio, que não seja do mesmo modelo de uma aeronave já operada por ele e constante de suas EO, o processo de autorização intercâmbio deverá ser acompanhado de um processo de alteração de EO para inclusão de novo modelo de aeronave, de acordo com a IS nº 119-001 ou com a IS nº 119-004.
- 5.5.20 Os pontos de troca devem ser inseridos nas EO dos operadores brasileiros envolvidos. A transferência de tripulantes e da responsabilidade pelo controle operacional deve ocorrer sempre nos pontos de troca especificados nas EO.

5.5.21 Durante o processo de aprovação de operação de aeronaves em contratos de intercâmbio, quaisquer inconformidades ou pendências serão informadas à empresa por meio de ofício, ou de FOP 124 ou FOP 224, no caso de inconformidades em manuais e demais documentos, conforme IS nº 119-001 ou IS nº 119-004.

5.6 **Aprovação operacional**

5.6.1 As provisões desta IS são aplicáveis aos operadores brasileiros. No caso de operadores estrangeiros, estes estarão responsáveis por obter as devidas autorizações das AAC de seus países.

5.6.2 A seguir serão apresentadas orientações para alteração de manuais e documentos dos operadores primário e secundário, e outras ações para aprovação e autorização para celebração de um contrato de intercâmbio de aeronaves.

5.6.3 Os manuais do operador primário devem ser revisados para abordar os seguintes aspectos:

a) os procedimentos para controle de informações relativas à aeronave (horas de voo, ciclos, serviços de manutenção, etc.);

b) os procedimentos de notificação ao arrendatário sobre alterações nas configurações das aeronaves envolvidas no contrato de intercâmbio;

c) os procedimentos para treinamento de tripulantes, se aplicável;

d) os procedimentos e responsabilidades para despacho ou liberação de voos e acompanhamento de voo;

e) os procedimentos para exercer responsabilidade sobre controle operacional;

f) os procedimentos para tratar quaisquer questões operacionais durante o período de intercâmbio. Isso inclui, mas não se limita a, deficiências, relatórios de incidentes, reportes obrigatórios e voluntários, etc.;

g) os procedimentos para troca (cessão e recebimento) da aeronave;

h) procedimentos para disponibilização de manuais; e

i) procedimentos para treinamento do operador secundários, em sistemas do operador primário, se necessário.

5.6.4 Os manuais do operador secundário devem ser revisados para abordar os seguintes aspectos:

a) os procedimentos e orientações adequados para a incorporação de aeronaves intercambiadas em seu sistema operacional (malha aérea, escala de tripulantes, manutenção, exames de tripulantes, etc.);

- b) os procedimentos para garantir que a operação ocorra de acordo com o COA e a EO do operador, quando este assume o controle operacional das aeronaves;
- c) os procedimentos de levantamento e gerenciamento de diferenças entre a aeronave recebida por meio do contrato de intercâmbio e as demais aeronaves da frota do operador secundário;
- d) os procedimentos para convalidação de licenças e habilitações de tripulantes, se aplicável;
- e) os procedimentos e responsabilidades para despacho ou liberação de voos e acompanhamento de voos;
- f) os procedimentos para exercer responsabilidade sobre controle operacional;
- g) o programa de treinamento operacional para os tripulantes (incluindo eventuais diferenças de configuração das aeronaves);
- h) os procedimentos de abastecimento para a aeronave;
- i) os procedimentos para troca (cessão e recebimento) da aeronave;
- j) as disposições para uso da MEL aprovada;
- k) os procedimentos para utilização de livros de registros (manutenção, diário de bordo, etc.) no formato aprovado pela AAC do operador primário e de recebimento de informações para revisão da MEL;
- l) os procedimentos para encaminhar as informações e documentos de registro coletadas durante o prazo do intercâmbio para o operador primário;
- m) os procedimentos para tratar quaisquer questões operacionais durante o período de intercâmbio. Isso inclui, mas não se limita a, deficiências, relatórios de incidentes, reportes obrigatórios e voluntários, etc.;
- n) a adequação da configuração da aeronave de forma a atender aos requisitos da operação pretendida; e
- o) os procedimentos para o uso de sistemas do operador primário, caso aplicável.

5.6.5 A ANAC, ou pessoa devidamente credenciada, poderá realizar inspeções e vistorias na aeronave para garantir que as diferenças entre as aeronaves que já fazem parte da frota de um operador secundário e aeronaves envolvidas no contrato de intercâmbio estão abordadas e devidamente tratadas nas revisões aos manuais do operador secundário.

5.6.6 De acordo com o Anexo 6, Parte I (item 6.1.3, na emenda 41) e III (Seção II, item 4.1.3, na emenda 21), à Convenção de Chicago, a MEL, que inclui a lista de equipamentos e acessórios de aeronave considerados não essenciais (NEF), deve ser específica para cada operador e aprovada pela AAC do Estado do operador. Assim, o operador secundário

deverá providenciar a aprovação da revisão da MEL, incluindo as aeronaves pertencentes ao contrato de intercâmbio.

- 5.6.7 É responsabilidade dos operadores providenciarem a compatibilização da MEL para garantir a continuidade das operações nos pontos de troca, além de garantir que os requisitos aplicáveis de cada AAC envolvidas e acordo bilaterais por ela firmados serão cumpridos pelos operadores, durante a vigência do contrato de intercâmbio. Considerando que o registro das irregularidades da aeronave deve ser único, deve haver compatibilização entre os prazos para operação com o item inoperante, assim como entre as ações de manutenção requeridas. No entanto, caso sejam necessárias variações nos procedimentos operacionais entre as MEL, que afetem apenas a operação da aeronave enquanto ela se encontra com o próprio operador, tais diferenças podem ser admitidas.
- 5.6.8 Os operadores são responsáveis por distribuir todos os manuais e informações de aeronaves, contratar fornecedores de manutenção e fornecedores de serviços de solo, adequados para o atendimento da aeronave envolvida no contrato de intercâmbio.
- 5.6.9 Todos os operadores aéreos devem dispor de livros de registro a bordo das aeronaves para registrar todas as irregularidades mecânicas ocorridas durante o voo, avarias que ocorrem no solo e informações da tripulação (conforme as seções 121.563 e 121.701 do RBAC nº 121 e a seção 135.65 do RBAC nº 135).
- 5.6.10 Em um contrato de intercâmbio, os livros de registros de manutenção e de tripulação utilizados devem ser os desenvolvidos e fornecidos pelo operador à autoridade de aviação civil que emitiu seu COA, em conformidade com os requisitos estabelecidos por ela estabelecidos. No caso de haver diferenças no conteúdo entre os livros de registros de manutenção e de tripulação entre os operadores envolvidos em um contrato de intercâmbio, o operador secundário deve desenvolver procedimentos para garantir o registro de todas as informações requeridas pela AAC de seu Estado.
- 5.6.11 Ao longo da vigência do contrato de intercâmbio da aeronave, o operador secundário deverá continuar a coletar itens como registros de manutenção, registros de aeronave, dados do Sistema de Vigilância Contínua e Sistema de Vigilância (SASC), tempo de voo, tempo do motor, tendências de manutenção e todas as outras informações pertinentes.
- 5.6.12 Deverão ser tomadas todas as ações cabíveis para garantir a compatibilidade entre os procedimentos e informações registradas nos livros, de forma que todos os requisitos aplicáveis, presentes nos regulamentos brasileiros (quando a aeronave é operada pela empresa brasileira) estejam sendo cumpridos.
- 5.6.13 A AAC do operador secundário deverá estar ciente e de acordo com o contrato de intercâmbio celebrado, com relação à utilização de livros de registros de manutenção e de tripulação.
- 5.6.13.1 Os operadores deverão desenvolver procedimentos para envio de dados para o Sistema Eletrônico de Registro de Voo, conforme a Resolução nº 219, de 13 de março de 2012 e com a Portaria ANAC nº 791/SSO, de 26 de abril de 2012, dos voos realizados sob o contrato de intercâmbio. Os dados enviados deverão incluir voos das aeronaves

registradas no Brasil, mesmo quando operadas por empresas estrangeiras, e dados de voos de operadores brasileiros, mesmo quando operando aeronaves estrangeiras.

5.6.13.2 Caso um dos operadores seja estrangeiro, a responsabilidade pelo envio dos dados para o Sistema Eletrônico de Registro de Voo será do operador brasileiro. No caso de intercâmbio entre empresas brasileiras, cada operador deverá enviar os dados dos voos realizados sob o seu controle operacional com as aeronaves do contrato de intercâmbio.

5.6.14 O operador responsável pelo controle operacional da aeronave, a cada momento, deve garantir que ao longo de suas rotas, as estações de linha estejam preparadas para atender a aeronave do contrato de intercâmbio, seja com relação ao atendimento de solo, seja com relação aos serviços de manutenção.

5.6.15 Se houver diferenças na capacidade e/ou arranjo dos assentos, os comissários de bordo podem ter que receber treinamento para essas diferenças e um exercício de evacuação parcial de emergência pode ser necessária para cumprimento da Fase 4 do processo.

5.7 **Aprovação de aeronavegabilidade**

5.7.1 As provisões desta IS são aplicáveis aos operadores brasileiros. No caso de operadores estrangeiros, estes estarão responsáveis por obter as devidas autorizações das AAC de seus países.

5.7.2 O contrato de intercâmbio deve especificar o programa de manutenção principal do operador, MEL e procedimentos associados, que devem ser utilizados durante a operação e qual operador deve ser responsável pelo controle de manutenção da aeronave em cada momento. Não obstante as provisões específicas em acordos bilaterais entre as AAC dos estados dos operadores envolvidos, diferenças em programas de manutenção, MEL e procedimentos associados devem ser verificadas e minimizadas.

5.7.3 Os manuais do operador primário devem ser revisados para abordar os seguintes aspectos, que devem estar alinhados com as provisões do contrato de intercâmbio:

- a) o programa de manutenção, para a aeronave, motores, hélices (se aplicável) e equipamentos não essenciais;
- b) o programa de confiabilidade de manutenção, se aplicável;
- c) o programa de treinamento para o pessoal de manutenção da aeronave;
- d) os procedimentos de abastecimento para a aeronave;
- e) a provisão para uso de uma MEL aprovada;
- f) as provisões para locação da aeronave ao operador secundário;
- g) os procedimentos para disponibilização de manuais;

h) os procedimentos para treinamento do operador secundário em sistemas do operador primário, caso necessário;

i) os procedimentos para garantir a aeronavegabilidade continuada da aeronave durante o período de intercâmbio. Isso inclui, mas não está limitado aos padrões de aeronavegabilidade antes e depois do contrato, disponibilidade de dados atualizados de manutenção, qualificações e treinamento de pessoal, relatório de defeitos e incidentes que possam afetar a aeronavegabilidade da aeronave e manipulação de informações obrigatórias de aeronavegabilidade; e

h) deve haver uma referência nos manuais sobre a importância de assegurar a transmissão e recebimento oportuno das informações relevantes da Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) no Estado de Registro e no operador estrangeiro.

5.7.4 Os manuais do operador secundário devem ser revisados para abordar os seguintes aspectos:

a) os procedimentos para o uso do programa de manutenção do operador primário, para a aeronave, motores, hélices (se aplicável) e equipamentos não essenciais;

b) os procedimentos para o uso do programa de confiabilidade de manutenção, se aplicável;

c) os procedimentos no programa de treinamento de manutenção que são adequados para fornecer diferenças de configuração, se a aeronave for mantida sob o programa de manutenção do operador primário;

d) os procedimentos de abastecimento para a aeronave;

e) as disposições para uso de uma MEL aprovada;

f) os procedimentos adequados para incorporar a aeronave intercambiada em seu sistema operacional (cheques de aceitação da aeronave, etc.);

g) as provisões no programa de treinamento de manutenção para explicar quaisquer diferenças na configuração da aeronave intercambiada da frota existente;

h) um programa adequado para providenciar a configuração, se a aeronave for mantida no programa de manutenção do operador secundário;

i) a MEL que é aplicável ao avião intercambiado;

j) os procedimentos para garantir a aeronavegabilidade continuada da aeronave durante o período de intercâmbio e de recebimento de informações para revisão da MEL. Isso inclui, mas não está limitado, aos padrões de aeronavegabilidade antes e depois do contrato, disponibilidade de dados atualizados de manutenção, qualificações e treinamento de pessoal, relatório de defeitos e incidentes que possam afetar a aeronavegabilidade da aeronave e manipulação de informações obrigatórias de aeronavegabilidade; e

- k) se a configuração da aeronave atende aos requisitos regulamentares da operação pretendida.
- 5.7.5 O operador primário deverá manter o registro de manutenção da aeronave e deverá assegurar que os itens necessários para serem inspecionados, reparados ou revisados são abordados nesses registros, inclusive nos momentos em que a aeronave estiver sob o controle operacional do operador secundário.
- 5.7.6 A ANAC, ou pessoa devidamente credenciada, poderá realizar inspeções e vistorias na aeronave para garantir que as diferenças entre as aeronaves que já estão localizadas na frota de um operador secundário e aeronaves locadas estão abordadas e devidamente tratadas nas revisões aos manuais do operador secundário.
- 5.7.7 No caso de um operador aéreo brasileiro cedendo aeronave para um operador estrangeiro, deverá ser demonstrado que a aeronave será mantida em conformidade com todos os requisitos estabelecidos na legislação brasileira.
- 5.7.8 O contrato de intercâmbio deverá estabelecer se a aeronave pode ou não vir com peças sobressalentes. O intercambiado deverá rever o programa de peças e incorporá-lo nos seus manuais. Além disso, terá que inventariar e controlar as peças estrangeiras de acordo com os requisitos do contrato.
- 5.7.9 O operador secundário deverá determinar onde as peças sobressalentes serão localizadas. O contrato de intercâmbio deve definir o processo de devolução de peças, bem como os transportadores de embarque, e como armazenar e enviar materiais estrangeiros (COMAT) para as instalações do operador primário.
- 5.7.10 Se os requisitos de inspeção obrigatória para as aeronaves estrangeiras forem diferentes devido a diferenças em sistemas e/ou equipamentos, o intercambiado terá que desenvolver uma lista e treinamento de inspeção obrigatória de adendos (seção 121.371 do RBAC nº 121).
- 5.7.11 O programa SASC incorporará os requisitos de uma aeronave registrada no estrangeiro. O sistema SASC terá que monitorar todos os procedimentos necessários para operar e manter esta aeronave durante o intercâmbio. No final do arrendamento, quando o operador primário retoma a aeronave, deverá copiar e retornar todas as informações da SASC (seção 121.373 do RBAC nº 121).
- 5.7.12 No caso de contratação de organizações de manutenção terceirizadas, os operadores deverão se certificar de que essa organização possui as autorizações e certificações requeridas pelo Estado de Registro da aeronave.
- 5.7.13 Quando o contrato de intercâmbio envolver aeronaves estrangeiras, sendo operadas por empresas brasileiras, devem ser tomadas as devidas providências para que os requisitos de aeronavegabilidade do RBAC nº 121 sejam satisfatoriamente cumpridos. Essas providências incluem três importantes condições de aeronavegabilidade às aeronaves:
- a) o cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade emitidas pela ANAC;

b) a conformidade com o certificado de tipo emitido pela ANAC; e

c) a responsabilidade primária do operador brasileiro, enquanto operador vigente, pela aeronavegabilidade de seus aviões.

5.7.14 Todos os aspectos da operação de intercâmbio proposta serão cuidadosamente analisados, por exemplo: os meios para exibir o nome ou o número de certificado do titular de certificado que opera a aeronave (seção 119.9 do RBAC nº 119). A revisão da aeronave pode revelar variâncias de equipamentos e arranjos de cabine, interruptores, instrumentos e controles que possam representar um perigo, requerendo a implementação de um programa de treinamento ou a adoção de outras mudanças corretivas destinadas a abordar tais problemas.

5.8 Demonstrações e inspeções

5.8.1 Como Fase 4 do processo, a ANAC poderá realizar inspeções nos operadores, brasileiros e/ou estrangeiros, envolvidos no contrato de intercâmbio de aeronaves.

5.8.2 As inspeções poderão incluir as seguintes atividades:

a) voo de avaliação operacional para certificação;

b) exame em rota;

c) inspeção de avaliação de programa de treinamento;

d) inspeção de certificação de base principal de operações;

e) inspeção de certificação de base principal de manutenção;

f) inspeção de certificação de estação de linha; e/ou

g) inspeção de evacuação parcial de emergência e/ou amaragem.

5.8.3 As inspeções, o escopo e o local de cada demonstração serão definidos pela ANAC, de acordo com a natureza do contrato de intercâmbio, firmado entre os operadores, levando em consideração a complexidade da operação pretendida.

5.8.4 Os operadores envolvidos serão informados do planejamento de inspeções e demonstrações da ANAC, após o encerramento satisfatório da Fase 3 do processo.

5.9 Inscrição de contrato de intercâmbio de aeronave

5.9.1 O contrato de intercâmbio deve ser inscrito no RAB de acordo com os requisitos e procedimentos descritos na Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013.

5.9.2 O contrato somente será considerado válido e efetivo, após o devido registro no RAB. Em caso de operação com empresas brasileiras, poderá haver emissão de novo CA e CM.

No caso de envolver empresa estrangeira, o RAB emitira uma Certidão de Inteiro Teor com a inscrição dos contratos submetidos e analisados.

5.10 **Emissão de autorização para operação de aeronave em contrato de intercâmbio**

5.10.1 A autorização para a operação de aeronave em contrato de intercâmbio, será formalizada por meio da emissão de revisão das EO dos operadores, como Fase 5 do processo. Ambas as EO do operador primário e do secundário poderão ser emendadas para especificar as aeronaves que possuem autorização para operarem em contrato de intercâmbio.

5.10.2 Caso o operador primário ou secundário seja estrangeiro, será de sua responsabilidade obter as autorizações aplicáveis junto à AAC de seu país.

5.10.3 As EO serão alteradas para incluir as seguintes informações da aeronave: tipo OACI, marcas de nacionalidade e matrícula, validade do contrato de intercâmbio, espécie de operação, nome do operador primário ou secundário e aeródromos de troca. Também serão adicionadas as informações sobre autorizações específicas por tipo OACI, modelo e matrícula das aeronaves envolvidas no contrato de intercâmbio.

5.10.4 A aeronave deverá ser operada de acordo com as autorizações e limitações específicas, listadas nas EO de cada operador, nos períodos de tempo em que estiver sob o seu controle operacional.

5.10.5 Caso o operador deseje incluir nova autorização operacional, deverá solicitar formalmente a abertura de um processo de alteração de EO, conforme a IS nº 119-001 ou a IS nº 119-004.

5.11 **Vigilância continuada**

5.11.1 Após a emissão de autorização para operação de aeronaves em contratos de intercâmbio, sejam elas registradas no Brasil ou no exterior, os operadores estarão sujeitos a todas as atividades de vigilância continuada realizadas pela ANAC.

5.11.2 Atividades como inspeção em rampa, voo de acompanhamento, acompanhamento de treinamento e vigilância de examinador credenciado serão realizadas também nas aeronaves operadas sob contratos de intercâmbio.

5.12 **Arquivamento compulsório de processo**

5.12.1 O operador interessado terá sempre o prazo máximo de 90 (noventa) dias e o limite máximo de 3 (três) tentativas para resolver pendências e não conformidades apontadas durante o processo de autorização para utilização de aeronave em contrato de intercâmbio.

5.12.2 Caso um dos limites acima não seja atendido, o processo será compulsoriamente arquivado. Após o arquivamento, caso a empresa ainda tenha interesse, deverá encaminhar documentação para iniciar novo processo, conforme os procedimentos descritos nesta IS.

5.13 **Revogação compulsória de autorização**

5.13.1 A autorização para execução de contrato de intercâmbio de aeronaves deverá ser automaticamente revogada nas seguintes situações:

a) se qualquer dos operadores envolvidos tiver seu COA suspenso ou revogado por qualquer motivo;

b) se um dos Estados dos operadores envolvidos no contrato de intercâmbio deixar de ser signatário da Convenção de Chicago;

c) se o acordo bilateral necessário para a celebração do contrato de intercâmbio for revogado por um dos Estados envolvidos, por qualquer motivo;

d) se um dos operadores deixar de cumprir os termos acordados no contrato de intercâmbio; e

e) se um dos operadores deixar de demonstrar capacidade de manter o controle operacional e de aeronavegabilidade da aeronave envolvida.

5.13.2 No caso da revogação compulsória da autorização, serão emitidas as revisões das EO dos operadores brasileiros para formalização da revogação da autorização.

5.13.3 A aeronave poderá ter seu CA e/ou CM suspensos, revogados ou revisados, dependendo da natureza do contrato celebrado.

5.14 **Ajuda de Trabalho**

5.14.1 No processo de autorização para utilização de aeronave sob contrato de intercâmbio, deve ser apresentada, juntamente aos documentos indicados nesta IS, uma lista de verificação de conformidade do processo (ajuda de trabalho), disponibilizada no site da ANAC, no link <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/acesso-rapido/modelos-e-formularios>. O objetivo desta ajuda de trabalho é auxiliar os operadores na verificação de que a documentação produzida e apresentada está em conformidade com os requisitos estabelecidos por RBAC e com os procedimentos definidos nesta IS.

6 **APÊNDICES**

6.1 Não há.

7 **DISPOSIÇÕES FINAIS**

7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela SPO e/ou pela SAR.

7.2 Procedimentos alternativos aos meios de cumprimento de requisitos expostos nesta IS deverão ser solicitados por meio de processo específico, iniciado por um FOP 108 ou FOP 208, conforme a IS nº 119-001 ou a IS nº 119-004, respectivamente.

- 7.3 Operadores brasileiros, certificados pelo RBAC nº 119 para operação segundo o RBAC nº 121 ou pelo RBAC nº 135, que já operam aeronaves (registradas no Brasil ou no exterior) em regimes de intercâmbio, devem se adequar aos procedimentos desta IS até o dia 9 de novembro de 2018.