



## **Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019**

**Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.**

A Audiência Pública foi realizada no período de 5 de agosto a 6 de setembro de 2019, durante a qual foram recebidas **20 contribuições**.

Processo nº 00058.046296/2018-87

**Fevereiro/2021**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019**

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (8937 no AudPub)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Rodolfo Garcia da Costa <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta de emenda ao RBAC nº 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.501 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração do título: AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA, GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA Para: AERONAVES DE UM PROGRAMA DE PROPRIEDADE COMPARTILHADA, GRANDES AERONAVE E AERONAVES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA	
<b>Justificativa:</b> A seção 91.501 é o único trecho do regulamento que discorre sobre as possibilidades de realização de voo de demonstração, contratos de permuta além da possibilidade de utilizar o RBAC 91 em aeronave que estão sobre um contrato de cessão. Se utilizarmos a palavra Aviões ao invés de aeronave, isso excluirá os helicópteros.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi não acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A contribuição está fora do escopo da proposta. O objetivo da emenda é incluir as aeronaves de um programa de propriedade compartilhada na Subparte F do RBAC nº 91 e não rever os critérios da Subparte F para as aeronaves que não pertencem à propriedade compartilhada de aeronaves. O termo “aeronaves” em “aeronaves de um programa de propriedade compartilhada” já inclui os helicópteros, onde o requisito não indique especificamente que se aplica a aviões.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (8939 no AudPub)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Rodolfo Garcia da Costa <b>Categoria:</b> Proprietário de aeronave	<b>Documento:</b> Minuta de emenda ao RBAC nº 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.501 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Texto atual: (d) (10) uma quantia adicional, igual a 100% das despesas listadas no parágrafo (d)(1) desta seção. Texto proposto: (10) uma quantia adicional, igual a 180% das despesas listadas no parágrafo (d)(1) desta seção.	
<b>Justificativa:</b> Os custos referentes às atividades de manutenção de aeronaves aqui no Brasil são consideravelmente superiores aos custos incorridos em outros mercados. Muito por conta da alta tributação aplicável para contratação de serviços e importação de materiais. Já o custo de combustível de aviação é bastante similar aos praticados no mercado americano.	

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

Sendo assim, limitar a cobrança pelas horas voadas a duas vezes o valor do combustível impreterivelmente levará as empresas a não coletarem os recursos necessários para fazer frente aos custos de manutenção. O que levará a operação a condições altamente inseguras.

Vale salientar que o valor cobrado por hora de fretamento de uma aeronave é de cerca de 5 vezes o valor do combustível. Portanto permitir uma cobrança de até 180% do valor do combustível, não poderia ser encarada como uma operação remunerada.

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.

#### **Análise da contribuição:**

A contribuição está fora do escopo da proposta.

O objetivo da emenda é incluir as aeronaves de um programa de propriedade compartilhada na Subparte F do RBAC nº 91 e não rever os critérios da Subparte F para as aeronaves que não pertencem à propriedade compartilhada de aeronaves.

Ademais, uma mudança desse tipo deveria ser embasada em estudos que não foram o escopo da proposta.

No entanto, uma solicitação de alteração de regra pode ser encaminhada segundo o RBAC nº 11, acompanhadas dos subsídios necessários.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (8931 no AudPub)

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Carlos Alberto Bertotto

**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1001

**Tipo de contribuição:** Inclusão

#### **Contribuição**

#### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Solicito incluir no item 91.1001, seção (a), a possibilidade de outros arranjos jurídicos para a propriedade compartilhada, como Associações Cívicas sem fins Lucrativos e Sociedades com Propósito Específico (SPE). O texto ficaria assim:

(a) Em adição aos requisitos estabelecidos em outras subpartes deste Regulamento, esta Subparte estabelece requisitos aplicáveis a cotistas, sociedades cooperativas de cotistas, associações cívicas sem fins lucrativos de cotistas, Sociedades de Propósito Específico (SPE) e administradores dos programas de propriedade compartilhada regendo:

#### **Justificativa:**

As cooperativas, em determinadas situações, geram problemas de gestão e de diferenciação entre cotistas com bens de valores diferenciados. O regulamento devem permitir que outras formas de associatividade, regidas pelo código civil, sejam possíveis, sem prejuízo a operação do sistema de compartilhamento.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.

#### **Análise da contribuição:**

Contribuição acatada com diferença de forma.

O termo “sociedade cooperativa de cotistas” havia sido incluído em razão de contribuições específicas na audiência pública nº 17/2015. No entanto, não era intenção restringir outras formas legais de associatividade.

A Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil) define associação e sociedade da seguinte forma:

*Art. 53. Constituem-se as **associações** pela união de pessoas que se organizem para fins não econômicos.*

*Art. 981. Celebram **contrato de sociedade** as pessoas que reciprocamente se obrigam a contribuir, com bens ou serviços, para o exercício de atividade econômica e a partilha, entre si, dos resultados.*

As operações de propriedade compartilhada de aeronaves sob o RBAC nº 91 possuem a natureza de serviços aéreos privados, que não são incompatíveis com a natureza das associações. Desse modo, o termo “sociedade cooperativa de cotistas” foi alterado para “sociedades ou associações de cotistas”, de modo a abranger não somente as sociedades

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

cooperativas, como já havia sido acatado na audiência pública nº 17/2015, mas também permitir outras formas de sociedades ou associações. Ressalta-se, contudo, que as operações de propriedade compartilhada de aeronaves sob o RBAC nº 91, ainda que seja executada em nome de uma sociedade econômica, não poderão deixar de ter a natureza de serviços aéreos privados nos termos do art. 177 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBA).

A definição contida no parágrafo 91.1001(b)(11) foi também excluída do texto, pois trata-se de definição de sociedade específica, que não cabe dentro do RBAC nº 91, mas em legislação específica.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 91.1001(a), (b)(3), (b)(5)(i), (b)(6)(i), (b)(8), (b)(9), (b)(11) e 91.1003.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (8938 no AudPub)

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Rodolfo Garcia da Costa  
**Categoria:** Proprietário de aeronave

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1001  
**Tipo de contribuição:** Alteração

##### Contribuição

##### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

De:  
(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui uma cota mínima em uma aeronave do programa, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas, e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que,.  
Para:  
(3) cotista ou proprietário significa um indivíduo ou entidade que possui pelo menos uma cota mínima em uma aeronave do programa, diretamente ou por intermédio de sociedades cooperativas, e que tenha celebrado os contratos de programa aplicáveis, desde que,.

##### Justificativa:

Da forma como foi proposto no texto, poderia deixar a interpretação de que quem possuir mais do que uma cota mínima não será considerado cotista. Entendo que o objetivo do texto é considerar cotista quem tem a uma cota mínima ou mais.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.

##### **Análise da contribuição:**

Contribuição acatada conforme foi proposta.

##### **Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 91.1001(b)(3).

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (8957 no AudPub)

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Rodolfo Garcia da Costa  
**Categoria:** Proprietário de aeronave

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1005  
**Tipo de contribuição:** Esclarecimento

##### Contribuição

##### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

Texto proposto (a) É vedado o transporte remunerado de pessoas ou bens em um voo do programa. No entanto, são permitidos os ressarcimentos previstos na seção 91.501 deste Regulamento.
<b>Justificativa:</b> Da forma como foi proposto no texto, as empresas administradoras do programa compartilhamento ficarão restritas a cobrar apenas o reembolso de algumas despesas e um valor adicional equivalente a 100% do gasto com combustível, valor este que serviria para fazer frente aos custos de manutenção. É possível demonstrar com bastante facilidade que os custos de manutenção por hora de voo em algumas aeronaves pode superar custos com combustível, isso ocorre porque os custos de manutenção no Brasil são bastante superiores aos custos observados no mercado americano. Além disso, todos os administradores de programas de compartilhamento cobram uma taxa fixa mensal para fazer frente aos custos fixos da operação (hangaragem, salário de piloto, seguro, taxa de administração, etc). Sobre as horas voadas cada cotista paga uma taxa por hora de voo visando cobrir os custos referente aos gastos com combustível, lubrificantes e provisões de manutenção. No texto que consta na legislação americana, fica entendido que o cotista não pode fretar a aeronave, não cria limitação nos valores que os administradores de programa podem cobrar pelas horas voadas. Impor esse tipo de restrição aos administradores de programa poderá gerar restrições orçamentárias e falta de recursos para fazer frentes aos custos de manutenção, gerando assim condições inseguras.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi não acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> Os ressarcimentos já são previstos na atual seção 91.501 do RBAC nº 91 e não é escopo da presente proposta discutir os valores que podem ser ressarcidos, o que deveria se constituir em uma discussão à parte. No entanto, uma solicitação de alteração de regra pode ser encaminhada segundo o RBAC nº 11.

CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (8947 e 8948 no AudPub)	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta de emenda ao RBAC nº 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.1005 <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 91.1005, “(d) É vedada a utilização de tripulantes, em um voo do programa, sem o respectivo contrato de trabalho firmado diretamente com o Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada, devendo em todos os casos ser observado o disposto no artigo 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta)”. 91.1005, “(e) O Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada deverá observar as limitações operacionais estabelecidas pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e pelo RBAC 117, realizando o devido gerenciamento de fadiga humana da tripulação que compõe as aeronaves do programa”.	
<b>Justificativa:</b> A proposta de inclusão aqui realizada objetiva a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), pelo RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise. A proposta visa, ainda, diminuir o risco de acidentes aéreos decorrentes da ausência de um gerenciamento de fadiga humana da tripulação. Ademais, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave.	

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização do termo “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017, ou deixem obscura a necessidade de o Administrador de Programa de Propriedade Compartilhada ter de respeitar as limitações operacionais estabelecidos na aludida lei.

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.

#### **Análise da contribuição:**

Não é necessário dispositivo em uma regra que apenas requeira que o usuário cumpra uma lei superior ou uma outra regra de mesma hierarquia, sem acrescentar qualquer coisa a mais. A obrigação não deixará de existir pelo fato de o texto não ter sido incorporado.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (8942 no AudPub)

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rogerio Andrade de Sá  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1015  
**Tipo de contribuição:** Alteração

#### **Contribuição**

#### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Sugestão:

- (a) A pessoa conduzindo operações segundo esta Subparte ou fornecendo serviços de administração de programa de propriedade compartilhada a cotistas deve fazê-lo de acordo com especificações administrativas emitidas pela ANAC segundo esta Subparte para o administrador do programa. As especificações administrativas incluirão:
- (2) uma lista atualizada de todos os cotistas ou uma referência à sua localização e uma lista atualizada dos tipos, números de série e marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves; (...)

#### **Justificativa:**

Esclarecer que o administrador terá a alternativa de manter a lista de cotistas atualizada em sua base principal de operações ou em outro local aceito pela ANAC e referenciado em suas especificações administrativas, conforme itens 91.1015 (b) e 91.1027 (a) (5).

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.

#### **Análise da contribuição:**

O que pretende o autor da contribuição já está contido nos parágrafos 91.1015 (b) e 91.1027 (a)(5) mencionados na justificativa.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (8943 no AudPub)

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rogerio Andrade de Sá  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1015  
**Tipo de contribuição:** Exclusão

#### **Contribuição**

#### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Exclusão por completo do item (7).

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

(a) A pessoa conduzindo operações segundo esta Subparte ou fornecendo serviços de administração de programa de propriedade compartilhada a cotistas deve fazê-lo de acordo com especificações administrativas emitidas pela ANAC segundo esta Subparte para o administrador do programa. As especificações administrativas incluirão:  
(7) a localização da base principal de manutenção do administrador de programa e as oficinas certificadas contratadas para fazer a manutenção das aeronaves do programa;

#### **Justificativa:**

A Avanto opera diversos modelos de aeronaves, asa fixa e asa rotativa, em seu programa de propriedade compartilhada e, para cada modelo de aeronave, existem diversas oficinas certificadas aptas para prestar o serviço, sendo elas escolhidas conforme o serviço a ser realizado, a localização da aeronave e o prazo de execução do serviço. Assim, é inviável indicar uma “base principal de manutenção”.

Com relação às oficinas certificadas, também temos dificuldade em manter uma lista das mesmas nas especificações administrativas tendo em vista que, com uma certa frequência, é necessário utilizar oficinas distantes da base principal de operações para realizar reparos. Isso ocorre, por exemplo, quando a aeronave apresenta algum problema em outro estado ou mesmo em outro país e é necessária a contratação de uma oficina local para realizar o reparo.

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.

#### **Análise da contribuição:**

O conceito de base principal de manutenção abarca mais do que o local onde a execução da manutenção em uma aeronave é feita, mas sim o local a partir do qual a política de manutenção de um regulado é definida e onde os controles de aeronavegabilidade continuada (inspeções, controle de componentes, controle de diretrizes, ICAs, etc..) ficam localizados, e de onde são emitidas as ordens para realização de manutenção.

A definição de base principal de manutenção consta do RBAC nº 01:

“*Base principal ou sede de manutenção* significa o lugar onde se encontram as principais instalações de manutenção de um detentor de certificado (hangares, oficinas, etc.). Pode, ou não, ser no mesmo local da base principal de operações.”

A definição acima não implica necessariamente que a manutenção deve ser realizada naquele local, bastando que seja o local onde as mesmas estão hangaradas.

Como exemplo pode ser citado o caso de um operador aéreo sob o RBAC nº 135 que não possua nenhuma capacidade de executar manutenção nas aeronaves da sua frota. O operador contrata uma organização de manutenção aeronáutica (OMA) sob o RBAC nº 145, certificada no produto a ser trabalhado, mas ela continua possuindo uma base principal de manutenção onde a política de manutenção é criada e implementada, como por exemplo, no processo de escolha das OMAs que realizarão a manutenção nas aeronaves da frota e na realização de auditorias de qualidade nos serviços executados.

Não existe a necessidade de se manter uma lista exaustiva de todas as OMAs 145 que já prestaram serviços de manutenção ao administrador do programa, mas tão somente aquelas que realizam manutenção de forma regular nas aeronaves da frota, estando cobertas por um procedimento de seleção e supervisão de qualidade.

Casos emergenciais sempre existirão, mas caberá ao administrador do programa implementar procedimento que verificará que a OMA certificada pelo RBAC nº 145 contratada de forma emergencial está certificada para a execução do serviço pretendido.

Dessa forma, o item foi mantido sem alterações.

### **CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (8944 no AudPub)**

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rogerio Andrade de Sá

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019**

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

<b>Categoria:</b> Outros	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.1015 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> alterar de: (d) o administrador do programa deve informar por escrito à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, qualquer estabelecimento ou modificação de localização de sua base principal de operações ou base principal de manutenção. para: (d) o administrador do programa deve informar por escrito à ANAC, com pelo menos 30 dias de antecedência, qualquer estabelecimento ou modificação de localização de sua base principal de operações.	
<b>Justificativa:</b> A Avanto opera diversos modelos de aeronaves, asa fixa e asa rotativa, em seu programa de propriedade compartilhada e, para cada modelo se aeronave, existem diversas oficinas certificadas aptas para prestar o serviço, sendo elas escolhidas conforme o serviço a ser realizado, a localização da aeronave e o prazo de execução do serviço. Assim, é inviável indicar uma “base principal de manutenção”.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi não acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Conforme a análise da contribuição nº 8 deste Relatório.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (8949 no AudPub)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta de emenda ao RBAC nº 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.1015 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 91.1015, “(g) Cada administrador de programa deve manter cada um de seus empregados e outras pessoas que executam tarefas de suporte para as suas operações informados das provisões de suas especificações administrativas aplicáveis aos deveres e responsabilidades de tais empregados ou pessoas.”	
<b>Justificativa:</b> As sugestões aqui fornecidas visam a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos (a introdução do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise). Em específico, importante que o novo RBAC 91 regule o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave. A maior parte dos operadores que irão executar uma operação compartilhada irão permanecer sob o Apêndice “A” do RBAC 117, cujos limite de voo e jornada são aqueles dispostos na referida “Nova Lei do Aeronauta”. Além disso, tais operadores devem cumprir com o disposto nas Subpartes A e B do RBAC 117. Pode haver casos em que um administrador de programa opte por estender a jornada de trabalho dos tripulantes através do uso de um SGRF. Nesses casos, deve ser incluída uma ressalva nos itens pertinentes da Subparte K e a sugestão é a elaboração da redação que contemple tal tipo de operação. Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre	



### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização dos termos “empregado” e “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017.

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.

#### **Análise da contribuição:**

A ANAC objetiva realizar uma regulação técnica sobre as operações sob o RBAC nº 91 e não pretende entrar em questões de ordem trabalhista. Desse modo foi redigido “pessoas a ele vinculadas” em vez de “seus empregados”, justamente para não obrigar, em regulamento, as contratações via CLT com exclusão de outras modalidades de contrato. Cabe às leis trabalhistas estabelecerem os limites de contratação e não aos regulamentos da ANAC. Caso a contribuição fosse acatada poderia futuramente haver, por exemplo, algum tipo de flexibilização das leis trabalhistas e então seria o regulamento da ANAC que manteria tais limites até que fosse emendado, o que não é adequado a um regulamento técnico.

No entanto, o fato de a contribuição não ter sido acatada, isso não afasta a incidência do art. 20 da Lei nº 13.475/2017.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (8950 e 8951 no AudPub)

#### **Identificação**

**Autor da Contribuição:** Sindicato Nacional dos Aeronautas  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1027

**Tipo de contribuição:** Alteração

#### **Contribuição**

#### **Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

91.1027, (3) “(vii) os registros de jornada de trabalho, o número de horas de voo do piloto e as extensões de jornada com detalhes suficientes para determinar conformidade com a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), as limitações de voo deste Regulamento e os limites operacionais do RBAC 117;”

91.1027, “(4) um registro individual para cada comissário de voo requerido por este Regulamento, incluindo registros de jornada de trabalho, número de horas de voo e extensões de jornada, conservado com detalhes suficientes para determinar conformidade com os requisitos aplicáveis deste Regulamento, da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta), e do RBAC 117; e”

#### **Justificativa:**

As sugestões aqui fornecidas visam a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos (a introdução do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise).

Em específico, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave.

A maior parte dos operadores que irão executar uma operação compartilhada irão permanecer sob o Apêndice “A” do RBAC 117, cujos limite de voo e jornada são aqueles dispostos na referida “Nova Lei do Aeronauta”. Além disso, tais operadores devem cumprir com o disposto nas Subpartes A e B do RBAC 117.

Pode haver casos em que um administrador de programa opte por estender a jornada de trabalho dos tripulantes através do uso de um SGRF. Nesses casos, deve ser incluída uma ressalva nos itens pertinentes da Subparte K e a sugestão é a elaboração da redação que contemple tal tipo de operação.

Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização dos termos “empregado” e “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.

#### **Análise da contribuição:**

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019**

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

Acatado conforme foi proposto.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 91.1027(a)(3)(vii) e (a)(4).

**CONTRIBUIÇÃO Nº 12 (8945 no AudPub)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Rogerio Andrade de Sá  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1035  
**Tipo de contribuição:** Exclusão

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

(c) Antes de cada decolagem o piloto em comando deve visar aos passageiros o nome da entidade no controle operacional do voo.

Sugestão: Excluir por completo.

**Justificativa:**

De acordo com o item 91.1009, em todo voo do programa o controle operacional é exercido pelo administrador do programa.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Acatado conforme foi proposto. Ademais, mesmo que fosse diferente, o passageiro comum normalmente não tem o necessário conhecimento para saber o que tal informação significa para sua segurança.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 91.1035(c).

**CONTRIBUIÇÃO Nº 13 (8954 no AudPub)**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Sindicato Nacional dos Aeronautas  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1041  
**Tipo de contribuição:** Alteração

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

91.1041, item (d) “(2) existirem alterações na aeronave, seus sistemas, ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo e a técnica de pilotagem da aeronave, especialmente quando em condições anormais de voo”.

**Justificativa:**

A sugestão abaixo visa garantir que os pilotos tenham conhecimento suficiente da aeronave e seus sistemas. Às vezes uma mesma família de aeronaves pode conter sistemas que operam de forma diferente, mas acabam sendo certificados com um mesmo “tipo” requerendo nenhum ou pouco estudo das diferenças entre modelos. Tais diferenças já ocasionaram em acidentes e incidentes, já que o comportamento da aeronave não está de acordo com o modelo mental que o piloto tem em experiências prévias com a mesma família/modelo.

**Resultado da análise:** a contribuição foi não acatada.

**Análise da contribuição:**

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

As sugestões já estão contidas no texto proposto, pois quaisquer “alterações na aeronave ou em seus componentes que afetem materialmente as características de voo” englobam seus sistemas, assim como as condições anormais de voo.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14 (8952 no AudPub)

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Sindicato Nacional dos Aeronautas  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1049  
**Tipo de contribuição:** Alteração

##### Contribuição

##### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

91.1049, “(b) O administrador de programa deve firmar contrato de trabalho diretamente com os tripulantes, utilizando um número adequado de pilotos por aeronave do programa. O número de tripulantes de voo deve ser determinado com base nos seguintes fatores, no mínimo:”

91.1049, “(c) - O administrador de programa deve publicar as escalas de serviço dos tripulantes com antecedência suficiente para atender a Lei do Aeronauta e o RBAC 117”.

##### Justificativa:

As sugestões aqui fornecidas visam a adequação da Subparte K do RBAC 91 aos novos conceitos estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos (a introdução do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise).

Em específico, importante que o novo RBAC 91 regulamente o disposto no Art. 20 da Nova Lei do Aeronauta (13.475/2017), para que possa a ANAC fiscalizar o cumprimento da norma federal, principalmente no que tange ao dever da ANAC em fiscalizar se operador da aeronave mantém relação direta formalizada por meio de contrato de trabalho com os tripulantes da aeronave.

A maior parte dos operadores que irão executar uma operação compartilhada irão permanecer sob o Apêndice “A” do RBAC 117, cujos limite de voo e jornada são aqueles dispostos na referida “Nova Lei do Aeronauta”. Além disso, tais operadores devem cumprir com o disposto nas Subpartes A e B do RBAC 117.

Pode haver casos em que um administrador de programa opte por estender a jornada de trabalho dos tripulantes através do uso de um SGRF. Nesses casos, deve ser incluída uma ressalva nos itens pertinentes da Subparte K e a sugestão é a elaboração da redação que contemple tal tipo de operação.

Por fim, o SNA é contra omissões, alterações ou inclusões propostas para o RBAC 91, nesta Audiência Pública, cujos objetivos sejam, mesmo que indiretamente, deixar de prever, inibir ou evitar a fiscalização, por parte da ANAC, da observância pelo operador da aeronave dos dispositivos presentes na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, incluindo a exclusão ou não utilização dos termos “empregado” e “contrato de trabalho” ou subterfúgios que deem margem ao operador da aeronave para utilização de tripulantes sem contrato de trabalho, em descumprimento ao Art. 20 da Lei nº 13.475/2017.

**Resultado da análise:** a contribuição foi parcialmente acatada.

##### Análise da contribuição:

No parágrafo 91.1049(b) foi retirado os parênteses “(direta ou indiretamente)”, porque se é verdade que a ANAC não adentra em questões trabalhistas, o termo “indiretamente” poderia causar a falsa conotação de que o regulamento estaria autorizando a contratação indireta, o que pode contrariar a legislação.

Quanto ao restante não foi acatado.

A ANAC objetiva realizar uma regulação técnica sobre as operações sob o RBAC nº 91 e não pretende entrar em questões de ordem trabalhista. Desse modo foi redigido “pessoas a ele vinculadas” em vez de “seus empregados”, justamente para não obrigar, em regulamento, as contratações via CLT com exclusão de outras modalidades de contrato.

Cabe às leis trabalhistas estabelecerem os limites de contratação e não aos regulamentos da ANAC. Caso a contribuição fosse acatada poderia futuramente haver, por exemplo, algum tipo de flexibilização das leis trabalhistas e então seria o regulamento da ANAC que manteria tais limites até que fosse emendado, o que não é adequado a um regulamento técnico.

No entanto, o fato de a contribuição não ter sido acatada, isso não afasta a incidência do art. 20 da Lei nº 13.475/2017 e nem tampouco desobrigaria a ANAC de fiscalizar o seu cumprimento.

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

Os fatores para o cálculo do número de pilotos contidos nos subparágrafos do parágrafo 91.1049(b) foram também excluídos do texto, visto que eram excessivamente prescritivos. A sugestão referente ao parágrafo 91.1049(c) foi acatada.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 91.1049(b) e (c).

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15 (8955 e 8956 no AudPub)

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Ednei Ramthum do Amaral  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1049  
**Tipo de contribuição:** Alteração

##### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

91.1049

(d)(3) em voos IFR com passageiros a bordo, exceto como previsto nos parágrafos (f) e (g) desta seção; ou

(f) Ressalvado o disposto nos parágrafos (d)(2) e (4) desta seção, e exceto se forem necessários dois pilotos requeridos por este regulamento para operações VFR, uma pessoa pode operar uma aeronave segundo esta Subparte que esteja equipada com um sistema de piloto automático aprovado em funcionamento, sem um segundo em comando, desde que sua utilização esteja autorizada pelas especificações administrativas.

**Justificativa:**

Alinhamento de 91.1049(d)(3) a 135.101 do RBAC nº 135 e de 91.1049(f) e (g) ao 135.105(a) do RBAC nº 135. O importante é deixar claro que:

- sempre que a aeronave tiver uma configuração aprovada para passageiros de 10 ou mais assentos, excluindo os assentos para pilotos, deve haver um piloto segundo em comando;
- sempre que houver operação CAT II, deve haver um piloto segundo em comando;
- a exceção que considera o uso de piloto automático vale somente para quando o piloto segundo em comando é exigido em razão de haver passageiros a bordo em voos IFR.

**Resultado da análise:** a contribuição foi acatada.

**Análise da contribuição:**

Conforme foi proposto.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 91.1049(d)(3) e (f)

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16 (8933 no AudPub)

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Carlos Alberto Bertotto  
**Categoria:** Outros

**Documento:** Minuta de emenda ao RBAC nº 91  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 91.1049  
**Tipo de contribuição:** Alteração

##### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Vários programas de Propriedade Compartilhada, assim como o nosso, operam aeronaves monomotoras com 4 lugares. O Item 91.1049, (d) (3), indica que para voar IFR com passageiros a bordo é necessário 2 pilotos. Solicitamos que esta exigência seja retirada para monomotores.

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

<b>Justificativa:</b> A exigência de 2 pilotos em um monomotor com pouca capacidade inviabiliza a operação, pois deixa apenas 50% da capacidade de pay-loads destas aeronaves para passageiros. Nenhum associado irá comprar uma cota sabendo que só pode levar 2 passageiros em uma aeronave que cabem 4. Além disso, é bastante improvável que o comandante saiba em quais situações terá que ingressar em condições IMC. Neste caso, todos os voos deveria levar 2 tripulantes, inviabilizando a operação econômica destas aeronaves em compartilhamento, fazendo o custo explodir e deixando apenas 2 lugares para passageiros. As aeronaves utilizadas geralmente são Cirrus, que possuem paraquedas balístico, o que oferece segurança aos passageiros caso ocorra algum imprevisto. Sugerimos que esta regra só se aplique a bimotores e aeronaves Tipo e não a monomotores com poucos lugares a bordo.
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi não acatada.
<b>Análise da contribuição:</b> De forma coerente com o RBAC nº 135.101 e 135.105, os parágrafos (f) e (g) contemplam exceções para que a aeronave não requeira um segundo em comando.

CONTRIBUIÇÃO Nº 17 (8946 no AudPub)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Rogerio Andrade de Sá <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta de emenda ao RBAC nº 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.1051 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (f) O administrador de programa deve informar à ANAC a contratação de uma pessoa para qualquer uma das funções previstas no parágrafo (b) desta seção, antes de sua entrada em exercício na função. Sugestão de alteração para: (f) O administrador de programa deve informar à ANAC a contratação de uma pessoa para qualquer uma das funções previstas no parágrafo (b) desta seção até dez dias após sua contratação, indicando a data do início do exercício de suas funções.	
<b>Justificativa:</b> Os itens (f) e (g) estão incongruentes pois o item (f) requer a comunicação à ANAC antes da entrada da pessoa em exercício na função e o item (g) estabelece que a entrada em exercício da pessoa não depende da prévia aprovação da ANAC. A informação posterior à ANAC possibilita uma contratação de emergência em caso de vacância repentina do cargo, evitando assim que o cargo fique vago por período prolongado, o que poderia oferecer riscos para a operação do programa.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi não acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> A obrigação do parágrafo (f) é apenas de informar à ANAC. Não será necessário aguardar aprovação da Agência e ele poderá em princípio iniciar suas funções no mesmo dia que a comunicação for feita.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 18 (8934 no AudPub)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Carlos Alberto Bertotto <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta de emenda ao RBAC nº 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.1055 <b>Tipo de contribuição:</b> Esclarecimento

### Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

<b>Contribuição</b>
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A seção 91.1053, sobre os requisitos de pilotos está bastante confusa. Não entendemos qual é a quantidade de horas requeridas para voo IFR. Dá a entender que são necessárias 1200 horas e PLA para voar IFR.
<b>Justificativa:</b> Esta solicitação é inviável para aeronaves monomotoras de pequeno porte. Não haverão pilotos habilitados para tal experiência, pois o salário para um piloto com 1200 horas e PLA é alto, o que inviabiliza a operação financeira dos compartilhamentos de aeronaves, que visam redução de custos. Um requisito aceitável seria de 500 horas totais para operar pequenos monomotores.
<b>Resultado da análise:</b> esclarecimento.
<b>Análise da contribuição:</b> As operações de propriedade compartilhada de aeronaves normalmente são operações muito similares às operações certificadas sob o RBAC nº 119 para operar sob o RBAC nº 135 e, por isso, os requisitos de horas de experiência são semelhantes às daquele regulamento. Cabe ressaltar que nem todos os compartilhamentos de aeronaves precisam se submeter á subparte K do RBAC nº 91, mas somente aquelas que têm “provisão de serviços a terceiros de administração do programa em um programa de propriedade compartilhada”. E justamente por envolver terceiros é que os requisitos são mais restritivos.

CONTRIBUIÇÃO Nº 19 (8935 no AudPub)	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> CARLOS ALBERTO BERTOTTO <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta de emenda ao RBAC nº 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.1069 <b>Tipo de contribuição:</b> Alteração
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Os exames de proficiência de voo IFR e VFR deveriam culminar com os recheques das licenças exigidas pela ANAC. O custo de treinamento fica inviável se a cada ano os pilotos tenham que provar proficiência em 2 momentos: no recheque anual obrigatório e no treinamento da empresa. Acreditamos que estes dois eventos devam ser juntados em 1, sempre sincronizados com os períodos de recheque dos pilotos.	
<b>Justificativa:</b> Os pilotos executam procedimentos IFR toda a semana. Exigir treinamento de 6 em 6 meses aumenta o custo da operação e não traz um incremento de segurança que justifique tal procedimento.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> Foi adotada a proposta que que havia sido rejeitada pela diretoria na ocasião da deliberação da emenda 04 ao RBAC nº 135 (vide Voto DIR/P 2205607, processo nº 60800.229471/2011-75). A proposta consta da Tabela comparativa SEI nº 2181095, seções 135.293 e 135.297 (esta última se propunha revogar e unificar o seu conteúdo na 135.293). Naquele processo se propunha realizar os treinamentos para voos apenas domésticos de 12 em 12 meses, e apenas aqueles operadores que realizassem operações internacionais fazer de 6 em 6 meses, com o fim de atender ao Anexo 6 Parts I e III, Seção II.  A proposta foi reapresentada sem acrescentar a parte das operações internacionais, visto que para a aviação geral, o Anexo 6 à Convenção de Chicago não estabelece o período entre os exames de proficiência (vide Anexo Parte I, item 9.4.4; Anexo 6 Parte II, item 3.9.4.4; e Anexo 6 Parte III Seção II, item 7.4 e Seção III, item 7.1). Para isso, toda a seção 91.1069	

**Relatório de análise das contribuições referentes à Audiência Pública nº 15/2019**

Proposta de emenda ao RBAC nº 91, intitulado “Requisitos gerais de operação para aeronaves civis”, ao RBAC nº 119, intitulado “Certificação: operadores de transporte aéreo público” e ao RBAC nº 142, intitulado “Certificação e requisitos operacionais: centros de treinamento de aviação civil”.

foi reservada, e foram realizados ajustes nos parágrafos 91.1065(a)(7) e (b) para contemplar aspectos que estavam contidos na seção 91.1069, e foi reservado o parágrafo 91.1065(c), visto que ele apenas fazia referência à seção 91.1069. Foram feitos também ajustes nos parágrafos 91.1063(d)(8) e 91.1103(d)(4), devido à exclusão da seção 91.1069.

**Itens alterados na proposta:**

RBAC nº 91.1065(a)(7), (b), (c), 91.1069, 91.1063(d)(8) e 91.1103(d)(4).

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 20 (8953 no AudPub)</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Minuta de emenda ao RBAC nº 91 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 91.1081 <b>Tipo de contribuição:</b> Inclusão
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 91.1081, “(ix) RBAC 117 e gerenciamento de fadiga humana, quando o administrador do programa optar por um SGRF em suas operações.”	
<b>Justificativa:</b> A sugestão de inclusão aqui fornecida visa a adequação do item 91.1081 do RBAC 91 aos novos conceitos de gerenciamento de fadiga humana estabelecidos pela Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (Lei do Aeronauta) e seus desdobramentos, como a edição do RBAC 117 e as respectivas Instruções Suplementares, que ainda se encontram em fase de análise.	
<b>Resultado da análise:</b> a contribuição foi não acatada.	
<b>Análise da contribuição:</b> O requisito já é previsto no parágrafo 117.61(d) do RBAC nº 117 e não há necessidade de que seja repetido no RBAC nº 91.	

**NOTA:** os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta consulta pública representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.