



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 7/2025

**Proposta da emenda nº 3 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 e da emenda nº 7
ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 91”.**

A Consulta Pública foi realizada no período de 19 de março de 2025 a 05 de maio de 2025, durante o qual foram recebidas 12 contribuições.

Processo nº 00058.066364/2023-91

Março/2025

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (CP-919119)	
Identificação	
Autor da Contribuição: DANIEL DE MELO LEITAO	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
Título: Simuladores para tripulantes	
Resumo: Prezados, sou piloto a quase 20 anos e apesar de achar a prática de treinamento em simuladores de voo acredito que para quem está empregado e exercendo atividade como piloto e voando pelo menos 80 horas por ano seria certo se exigir simulador apenas de 2 em 2 anos, assim como recheck na aeronave! Fazendo assim valer a habilitação Tipo por 2 anos. Assim as empresas teriam uma despesa a menos.	
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador. Ademais a sugestão vai de encontro aos padrões e práticas recomendadas pela OACI.	
Itens alterados na proposta: N/A	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (CP-919431)	
Identificação	
Autor da Contribuição: GIAN TOLEDO SILVEIRA FARIAS	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
Título: Copiloto (SIC) em aeronave Single Pilot - RBAC 91K	
Resumo: Sugiro revisar a designação de copilotos que operam aeronaves certificadas para operação Single Pilot sob o RBAC 91K como Second in Command (SIC), seguindo o mesmo modelo adotado anteriormente. A própria empresa assumiria a responsabilidade pelo treinamento, garantindo que o copiloto desenvolvesse as competências necessárias. Somente quando este estivesse apto para assumir a função de comandante (PIC), a ANAC exigiria o treinamento em simulador. Essa medida reduziria significativamente o investimento necessário por parte das empresas. Além disso, poderia ser implementado um treinamento teórico online, seguido de uma verificação prática diretamente na aeronave, otimizando o processo de qualificação.	
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador. Sobre o comentário onde se diz “seguindo o mesmo modelo adotado anteriormente” informamos que não existia "modelo aplicado anteriormente", ao menos desde o RBHA 61, já existia 61.3(a)_(a) Licença de piloto. Ninguém pode atuar como piloto em comando ou co-piloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja detentor de uma licença de piloto expedida em conformidade com este regulamento, na graduação apropriada à função que desempenha a bordo."	

Itens alterados na proposta: N/A

CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (919561)

Identificação

Autor da Contribuição: ARTUR GONCALVES

Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91

Contribuição

Título:

PROPOSTA MUDANÇA SEGUNDO EM COMANDO RBAC 91 SUB K

Resumo:

Proposta de Alteração no RBAC 91 Subparte K: Habilitação de Copilotos em Aeronaves Homologadas para Operação Single Pilot. Bom dia, senhores reguladores da ANAC. Gostaria de propor uma alteração no regulamento RBAC 91, Subparte K, no que tange à habilitação de copilotos para aeronaves a jato homologadas para operação Single Pilot. Atualmente, o regulamento não exige a presença de um piloto adicional, caso a aeronave seja homologada para operação Single Pilot. Em inspeções realizadas pela ANAC, caso haja um piloto adicional na posição de copiloto, este é considerado apenas um passageiro, caso não esteja habilitado na aeronave. Embora a maioria das empresas operem com copilotos a bordo em aeronaves homologadas para operação single pilot, isso não é um requisito regulamentar. No entanto, em minha opinião, essa prática resulta em uma condição injusta para os copilotos que não estão habilitados na aeronave, uma vez que esses profissionais não têm a oportunidade de acumular horas de voo e avançar em suas carreiras como aviadores. Dessa forma, proponho que seja autorizada a criação de Programas de Treinamento Operacional (PTO) específicos, voltados exclusivamente para o copiloto (segundo em comando) em aeronaves homologadas para operação Single Pilot. Esses programas permitiriam que os copilotos fossem treinados e checados na própria aeronave, com o objetivo de obter a habilitação como segundo em comando em aeronaves de operação com piloto único, dentro dos parâmetros do RBAC 91, Subparte K. Acredito que essa mudança beneficiaria tanto as empresas, que poderiam otimizar a utilização de seus recursos humanos e financeiros, quanto os copilotos, que passariam a ter uma progressão profissional mais clara, com a possibilidade de qualificação contínua e maior desenvolvimento na sua carreira e também atingindo mais segurança nas operações e mais oportunidades. Agradeço pela atenção e fico à disposição para eventuais esclarecimentos. Atenciosamente, Artur Gonçalves

Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada.

Análise da contribuição:

A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador.

Informamos ainda que não existe a possibilidade de um "copiloto ser considerado passageiro". Seja quando o segundo em comando é requerido, seja quando o operador escolhe designar um segundo em comando, em ambas as situações, o piloto deve cumprir o parágrafo 61.3(a) do RBAC nº 61, que exige que o tripulante tenha licença e habilitações vigentes. Embora o regulamento não requeira 2 pilotos para todas as operações a jato, há exigência de 2 pilotos para operações IFR com transporte de passageiros., exceto se o operador for autorizado em suas Especificações Administrativas a utilizar um piloto automático em lugar do segundo em comando, atendendo aos parágrafos 91.1049(f) e (g). O operador pode propor, em seu programa de treinamento operacional (PTO), treinamento específico para o segundo em comando, desde que o programa atenda aos regulamentos.

Itens alterados na proposta: N/A

CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (919638)	
Identificação	
Autor da Contribuição: HUGO MANFRIN DALLOSSI	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
<u>Título:</u> Isenção de taxas de pouso e permanência de aeronaves pertencentes às UAP regidas pelo RBAC 90	
<u>Resumo:</u> Apesar da previsão no Art. 24, da Resolução Nº 432, DE 19 de Junho de 2017, da ANAC, abaixo, as aeronaves das unidades aéreas públicas (UAP), regidas pelo RBAC 90, continuam a receber tarifas de pouso e permanência por parte das concessionárias dos aeroportos, medida que está inviabilizando a realização de missões aeromédicas e de resgate, que são realizadas sem nenhum tipo de cobrança para a população. Dessa forma, sugiro a inclusão de tal isenção no RBAC 90. Art. 24. As tarifas aeroportuárias não incidem sobre as aeronaves em operação de busca e salvamento, de investigação de acidentes aeronáuticos e outras missões de caráter público, quando requisitadas pela autoridade competente, segundo definição contida em legislação específica.	
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador. Informamos que a regra já existe na Resolução citada, e reescrevê-la no mesmo nível regulamentar (resolução e RBAC têm o mesmo nível) não altera o seu poder de <i>enforcement</i> . Itens alterados na proposta: N/A	

CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (920476)	
Identificação	
Autor da Contribuição: ADALBERTO RODRIGUES DE MOURA	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
<u>Título</u> Simuladores para habilitação tipo inicial para RBAC 90 e RBAC 91	
<u>Resumo:</u> Sou piloto de linha aérea, estou nesta profissão há mais de 15 anos, tive oportunidade de trabalhar na aviação executiva, táxi aéreo e mais recente em uma unidade aérea pública, e ao fazer parte desta UAP, tive a oportunidade de conhecer o PTO da unidade e por experiência própria, vejo que pra nós pilotos é de grande valia esta oportunidade de aprendizado em loco, e com outros pilotos experientes, e a oportunidade de poder realizar o treinamento de maneira otimizada e na própria aeronave viabiliza a formação de novos pilotos habilitados e consequentemente empregados, aumentando as oportunidades de emprego e fomentando o mercado, haja visto que os agendamentos em centros de	

treinamentos estão cada dia mais difíceis de se conseguir no período que o empregador necessita, e também o PTO desses centros estão muito fora da realidade de nossos voos aqui no Brasil.
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada.
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador. Itens alterados na proposta: N/A

CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (920547)	
Identificação	
Autor da Contribuição: FELIPE EDUARDO LOWE SMANIOTTO	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
Título Excelente Proposta	
Resumo: Excelente proposta, flexibiliza e viabiliza o treinamento. Diminuindo custos e mantendo a tripulação mais operacional.	
Resultado da análise: a contribuição é um elogio à proposta de mudança. Acatada.	
Análise da contribuição: O autor aprova a proposta de emenda e a elogia.	
Itens alterados na proposta: N/A	

CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (828802)	
Identificação	
Autor da Contribuição: FELIPE ANTONIO SILVA GONCALVES	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
Título Proposta de Modificação na Subparte K do RBAC 91 para Treinamento de Copilotos e Obtenção de Habilitação SIC	
Resumo: A presente contribuição visa aprimorar a Subparte K do RBAC 91, com foco na possibilidade de copilotos em aeronaves tipo e single pilot realizarem treinamento em voo e em solo por meio de treinamento interno em empresas homologadas pela Subparte K, visando à obtenção da habilitação Type SIC. Atualmente, existe uma demanda por copilotos em aeronaves tipo single pilot; porém, para que o copiloto possa exercer sua função, é necessário realizar um curso no exterior, cujo alto custo torna essa qualificação financeiramente inviável. A inclusão dessa possibilidade é de grande interesse da comunidade aeronáutica, uma vez que: O custo para um copiloto obter a habilitação de tipo no exterior é extremamente elevado. A falta de copilotos habilitados leva a um maior incentivo para operações single pilot, reduzindo a segurança operacional. Voar com dois pilotos	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 7/2025

Proposta da emenda nº 3 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 e da emenda nº 6 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 91”.

habilitados, mesmo em aeronaves certificadas para operação single pilot, proporciona benefícios notórios, aumentando a segurança do voo e reduzindo a carga de trabalho do comandante. Dessa forma, proponho a inclusão de um parágrafo na Subparte K do RBAC 91 que permita explicitamente que copilotos possam realizar o treinamento prático em aeronaves tipo com instrutores internos de empresas homologadas na Subparte K, visando à obtenção da habilitação SIC nessas aeronaves. Vide o praticado pela FAA.
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador.
Itens alterados na proposta: N/A

CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (828805)	
Identificação	
Autor da Contribuição: RICARDO DA SILVA LA CAVA	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
<u>Título</u> PERMITIR A FORMAÇÃO DE PILOTOS DE AVIAÇÃO PÚBLICA EM ESCOLAS DAS FFAA	
<u>Resumo:</u> Permitir que os cursos de formação de pilotos realizados por servidores públicos de UAP nas Forças Armadas sejam reconhecidos pela ANAC.	
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador.	
Itens alterados na proposta: N/A	

CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (928255)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Ricardo Da Silva La Cava	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
<u>Título</u> MELHOR DEFINIÇÃO DO GESTOR RESPONSÁVEL	
Resumo:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 7/2025

Proposta da emenda nº 3 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 e da emenda nº 6 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 91”.

Tornar clara a definição no RBAC nº 90 de quais são os poderes necessários para que um servidor possa ser designado pela instituição como seu Gestor Responsável, de forma similar ao que temos na Resolução nº 106, de 30 de junho de 2009. Desta forma, garantir que o servidor nomeado como Gestor Responsável tenha efetivos poderes para garantir um SGSO eficaz.
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada.
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador. Itens alterados na proposta: N/A

CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (929709)	
Identificação	
Autor da Contribuição: CARLOS ALBERTO MORAES GONCALVES	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
Título Suporte ao proposto pela Consulta Pública	
Resumo: A EMBRAER S/A gostaria de apresentar seus elogios e reforçar sua concordância para a proposta vinculada à Consulta Pública 07/2025. Através desta proposta de atualização dos RBAC 90 e RBAC 91, a ANAC permite agilidade na introdução de novas frotas de aeronaves, evitando prejuízos como aeronaves em solo, pilotos por serem treinados e custos adicionais com centros de treinamento, devido a cancelamentos ou reagendamentos de sessões de simulador. Ao propor meios alternativos de cumprir com o requisito, possibilitando que os operadores iniciem o treinamento antes da aprovação inicial do PTO, a ANAC reforça seu papel como uma agência reguladora comprometida com a inovação e a melhoria contínua dos processos de certificação e treinamento. Importante destacar que a flexibilização inserida, que permite que o operador possa iniciar o treinamento antes da aprovação inicial do PTO, pela ANAC, mantém os níveis de segurança, uma vez que uma avaliação operacional daquele modelo de aeronave terá sido concluída, e o programa de treinamento mínimo para a aeronave tipo terá sido definido e aprovado. Este Programa de Treinamento aprovado na avaliação operacional (RBAC 21, §21.61-I (a)) será base para o PTO (Programa de Treinamento Operacional) do operador, aprovado pela superintendência aplicável na ANAC. Por fim, ao implementar esta iniciativa aos operadores em operações compartilhadas e ampliar aos operadores comerciais regidos pelo RBAC 135 (processo adicional, em andamento), a ANAC promove um ambiente operacional mais dinâmico, beneficia a indústria da aviação, sem qualquer detrimento da segurança operacional associada. Esta abordagem proativa permitirá a introdução de novas aeronaves na frota nacional de forma mais ágil, mantendo os padrões de segurança que sempre caracterizaram a aviação civil brasileira.	
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada.	
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador. Itens alterados na proposta: N/A	

CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (930068)	
Identificação	
Autor da Contribuição: DAVID DE SOUSA SANTOS	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
Título Proposta de Alteração do RBAC 90 – Subparte R (Operação com NVG)	
Resumo: A presente proposta visa incluir requisitos específicos de descanso para tripulantes que operam Dispositivos de Visão Noturna (NVG) sob o RBAC 90 – Subparte R. A inclusão dessas diretrizes tem como objetivo mitigar riscos associados à fadiga operacional, garantindo maior segurança nas operações aéreas realizadas no período noturno.	
Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada	
Análise da contribuição: A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador. Itens alterados na proposta: N/A	

CONTRIBUIÇÃO Nº 12 (926677)	
Identificação	
Autor da Contribuição: MAGNO VINICIUS FERNANDES GONCALVES	Documento: Proposta revisão RBAC nº 90 e 91
Contribuição	
Título Jornada de Trabalho de Aviação Pública	
Resumo: Há a necessidade de regular a jornada de trabalho da aviação de segurança pública para garantir o controle de fadiga das tripulações. Hoje o RBAC 90 não prescreve algo concreto sobre o assunto, devemos nos basear com todo o arcabouço de pesquisas de fatores humanos já existentes para determinar uma jornada de trabalho que proporcione a Segurança Operacional exigida na aviação de Segurança Pública. A Lei do Aeronauta (Lei 13.475) proporciona uma referência, porém, não condiz com a nossa realidade. Em reunião no último ENAVSEG, foram consultados GSOs de diversas UAPs do Brasil, os quais concordam que a jornada de trabalho exigida do profissional que presta serviços em uma UAP é muito dinâmica. Consiste em serviços administrativos mesclados com o operacional de voo, os serviços administrativos geralmente não são contabilizados na contagem da jornada de trabalho, o que nos proporciona uma falsa sensação de estarmos obedecendo o processo de gestão de fadiga. Na aviação geral, as tripulações se preocupam apenas com as cargas administrativas do voo (preenchimento de Diário de Bordo, Planos de Voo, etc). Já na aviação de Segurança Públicas, além da carga administrativa do voo, temos a	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 7/2025

Proposta da emenda nº 3 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 e da emenda nº 6 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 91”.

carga administrativa da gestão pública (gestão de contratos, procedimentos administrativos, gerenciamento de seções, etc). Portanto, a aviação de Segurança Pública deve pensar urgente em uma padronização para a sua Jornada de Trabalho, para proporcionar um melhor gerenciamento de fadiga de suas tripulações.

Resultado da análise: a contribuição foi: não acatada

Análise da contribuição:

A contribuição do autor está fora do escopo da consulta pública, a qual promove uma flexibilização do requisito de RBAC que exige o Programa de Treinamento Operacional (PTO) aprovado antes do treino em simulador.

Itens alterados na proposta: N/A

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.