



## VOTO

**PROCESSO: 00058.026483/2023-10**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS**

**RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

### 1. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

1.1. De antemão, parabenizo todo o esforço empreendido pelo Diretor-Relator e pela área técnica em sopesar distintas visões sobre o tema, que envolve empresas aéreas, aeronautas, associações, organizações sindicais, enfim, uma infinidade de atores com posicionamentos diversos que corroboram à notória complexidade da matéria.

1.2. Com a devida vênia, passo a expor alguns pontos de divergência em relação à proposição apresentada pelo Relator.

1.3. No meu entender, há três dimensões que julgo fundamentais e que devem ser analisadas de forma concomitante em relação à disciplina regulamentar do RBAC 117: a segurança operacional, a competitividade e a legalidade.

1.4. Na esfera da legalidade, a Lei nº 13.475, "Lei do Aeronauta", não apenas estabelece os parâmetros gerais, mas também define claramente o que pode ser objeto de flexibilização e aquilo que é inegociável. Em determinadas situações, a regulamentação poderá ser conduzida diretamente pela ANAC, via Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana; em outros podem ser objeto de negociação em convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador aéreo e o sindicato da categoria profissional. O legislador cuidou de considerar, nessa lei geral, as peculiaridades nacionais, relativas a questões trabalhistas, territoriais e culturais inerentes à sistemática da aviação civil brasileira.

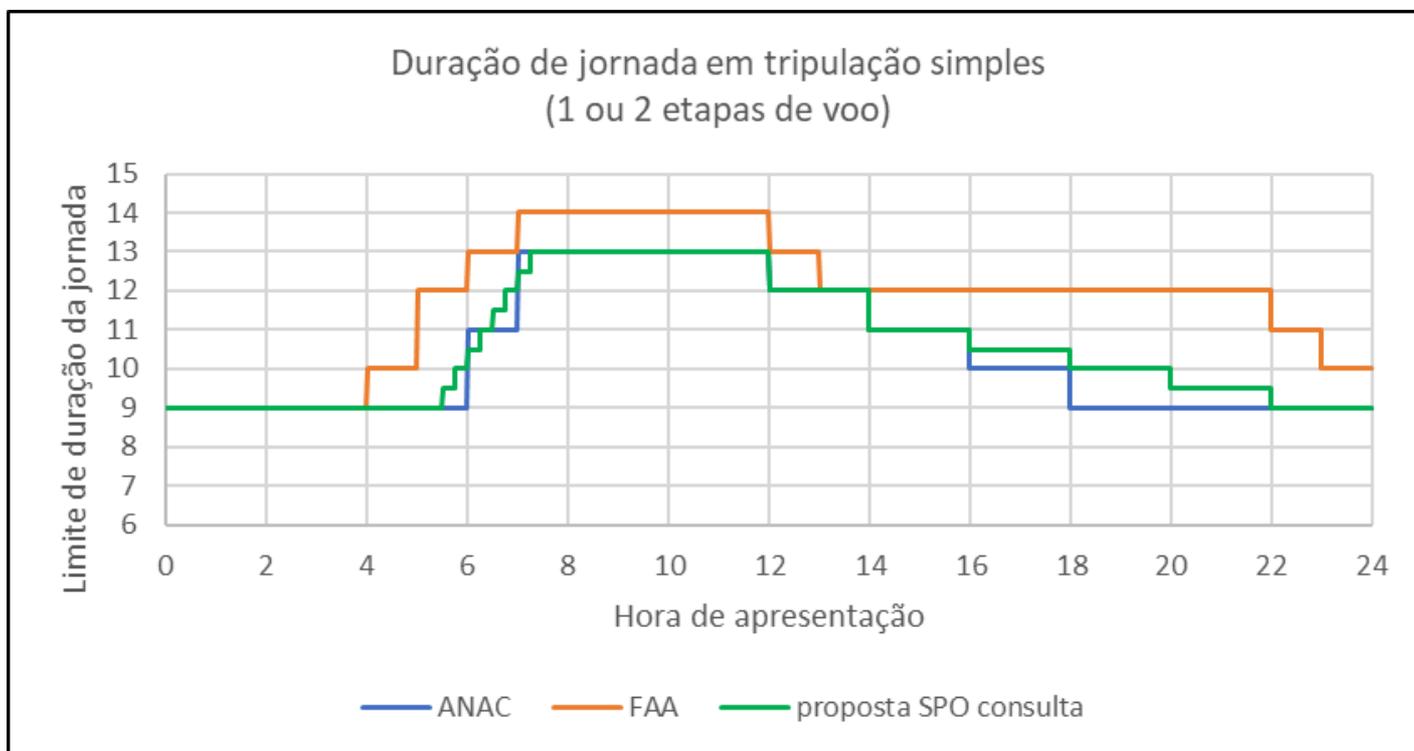
1.5. Por outro lado, quando se atém aos aspectos de *safety* e de competitividade - *core* regulatório da ANAC, avalio que tanto o mercado global como as autoridades internacionais, ainda que não sejam unânimes em todos os aspectos, dispõem de paradigmas testados, aprimorados e consagrados. Há benchmarking regulatórios de autoridades de aviação civil como da *Federal Aviation Administration* (FAA) e da *European Union Aviation Safety Agency* (EASA), por exemplo, cujos Estados regulados destacam-se pela excelência na conjugação da segurança operacional com a promoção da concorrência.

1.6. Nesse contexto, é importante destacar que o Relatório de Avaliação Concorrencial da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), (SEI 8586063) emitido em 2022, apontou restrições nos tempos de voo e jornada de trabalho vigentes no Brasil, geralmente mais restritivas do que em outras jurisdições, inclusive em países vizinhos. O relatório recomendou ainda que as autoridades brasileiras considerassem a revisão desses parâmetros, levando em conta os regulamentos adotados por outros países, bem como as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

1.7. Nesse contexto, passo a seguir, aos principais pontos que me levaram a divergir tanto da proposição apresentada pela área técnica como de algumas alterações sugeridas pelo Diretor-Relator. Para deixar claro meu posicionamento, juntei aos autos (SEI 10094694) a redação consolidada da proposta de emenda ao RBAC 117, que apresento ao Colegiado com vistas à submissão à Consulta Pública.

#### **Adoção Tabela FAA para tempos de jornada e voo para tripulação simples/composta/revezamento. Limites mensal/anual de tempo de voo acumulado**

1.8. Como dito previamente, o Relatório da OCDE é taxativo em elencar as limitações de jornadas presentes no Brasil como substancialmente mais restritivas quando comparadas a países congêneres. Reforça-se que voos internacionais com destino ao Brasil, com origem em países estrangeiros, não estão submetidos aos limites estabelecidos pelo RBAC 117, o que prejudica a competitividade de empresas brasileiras em tais rotas, algumas vezes irrealizáveis por causa dos limites atuais do Regulamento. Nesse sentido, proponho a este Colegiado adotar, para submissão à Consulta Pública, a tabela adotada pelo FAA, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos, em sua integralidade, seja para tripulações simples, compostas ou de revezamento. A título exemplificativo, compartilho um gráfico que demonstra, para tripulação simples, a notável diferença entre a duração máxima de jornada atual permitida pelo FAA quando comparada com a emenda atual do RBAC 117.



1.9. Primeiramente, rememoro o Planejamento Estratégico desta Agência para o período 2020-2026, que estabelece, como Objetivo Estratégico número 8, **“Intensificar a atuação internacional para o alinhamento de normas e melhores práticas do setor”**. Permitir o alinhamento do Brasil a normas e procedimentos internacionalmente consagrados, sem prejuízo à segurança operacional, alinha-se ao valor desta Agência de foco no resultado, garantindo a pertinência e a relevância das normas brasileiras no contexto internacional.

1.10. Ressalto a importância que tal mudança fará no ambiente regulatório atual, permitindo chaves de voo hoje impraticáveis, destacando a importância do monitoramento conjunto, de regulador e regulados, na evolução do gerenciamento de fadiga das tripulações.

1.11. Complementarmente, adoto os limites mensal e anual de tempo de voo acumulado em 100 e 1.000 horas, respectivamente, independentemente da motorização da aeronave envolvida, conforme já adota o FAA para tal parâmetro. Ressalto a importância de que, respeitados os limites de fadiga, as jornadas mensais, limitadas legalmente a 176 horas, possam ter sua produtividade aumentada, o que representará potenciais ganhos tanto para os aeronautas, dependentes de remuneração variável baseada em produtividade, quanto para as empresas aéreas, que poderão utilizar suas aeronaves em chaves com mais voos ou voos mais longos.

**Manutenção do status quo no que se refere a: i) monofolga; ii) repouso extra após 09h de jornada; iii) repouso extra na madrugada; iv) proibição de chaves consecutivas de madrugada ou início cedo (“early start”).**

1.12. Destaco o preâmbulo do presente voto, que rememora a complexidade do tema envolvido.

1.13. Nesse sentido, reconhecendo de antemão os esforços da área técnica e do Diretor Relator nos temas relacionados a folgas e limites mínimos de repouso, discordo de que aumentar o nível de prescritibilidade do regulamento seja solução regulatória adequada a mitigar eventuais efeitos de fadiga. Ao contrário, incrementar novas restrições implica aumento dos custos regulatórios, além de gerar dificuldades na previsibilidade e estabilidade das escalas dos aeronautas, bem como contribui para acentuar os problemas de competitividade do Brasil relatados pela OCDE, uma vez que não há medidas similares em outros países. Assim, concordo apenas com a antecipação do horário de apresentação após monofolga de tripulante, de 10h para 08h, conforme apresentado pela área técnica, mas considero que a Lei 13.475, em seus artigos 50 a 54, já dispõe de mitigações adequadas para permitir que os profissionais da aviação disponham de folgas em períodos e horários convenientes. Destaco ainda a presença atual de dispositivos relativos a monofolga em convenções e acordos coletivos de trabalho, o que permite ampla discussão entre os sujeitos envolvidos nas negociações, sem que isso seja assunto atinente a *“safety”* e que, portanto, tenha estipulações prescritivas por parte desta Agência.

1.14. Da mesma forma, destaco que o repouso extra, para jornadas acima de 09h, possui o potencial de prejudicar chaves consecutivas de jornadas por parte dos profissionais, visto que o tempo de jornada somado ao tempo de repouso extravasaria as 24 horas de um dia mesmo em jornadas limitadas a 12 (doze) horas, obrigando o atraso sucessivo das chaves subsequentes, gerando enormes transtornos às operações aéreas. Rememoro que o repouso de 12 (doze) horas após uma jornada de até 12 (doze) horas já é superior ao prescrito de autoridades congêneres, como o FAA, estando positivado na legislação brasileira desde, pelo menos, 1984 (Lei 7.183). Da mesma forma, os repousos extra para jornadas na madrugada e a proibição de

3 chaves consecutivas alternando madrugada e início cedo (“*early start*”, no termo em língua inglesa) já se encontram suficientemente mitigados, a meu ver, pelas disposições atuais da versão do RBAC 117, que limita o número de madrugadas consecutivas em 2, bem como veda o “*early start*” após 2 jornadas consecutivas que adentrem a madrugada.

1.15. Das alternativas acima, considero, portanto, que a **solução mais adequada é a manutenção do “status quo”**, mantendo os dispositivos do atual RBAC 117, ainda que tais apontamentos possam subsidiar futuras discussões entre regulados e regulador frente a questões atinentes ao gerenciamento da fadiga humana.

1.16. Outro ponto com relevante destaque regulatório é o “*safety case*”. É um desafio permanente para o regulador alcançar o maior espectro de situações possíveis, mas quando se aborda a conjuntura do mercado de aviação civil, as alterações, modificações de malha e situações excepcionais se fazem permanentes, carecendo de tratamento tempestivo. Assim, proponho que, durante esta fase de Consulta Pública, de forma colaborativa, os interessados e área técnica da Agência possam aprimorar a dinâmica de peticionamento e análise de pleitos de *safety case*, alinhando-se previamente expectativas e resultados, bem como encontrando formas de reduzir ao máximo eventuais trâmites burocráticos e/ou entraves ineficientes.

1.17. Por fim, manifesto concordância com os demais itens levantados pela área técnica, já consignados no Voto do Diretor-Relator. Em especial, destaco a antecipação do horário de apresentação após monofolga, de 10 para 08 horas da manhã, bem como a retirada da função de “tripulante extra a serviço”, ao fim da jornada, como passível de contabilização para limitação de jornada e tempo de voo – item (j)-1 dos Apêndices B e C e congêneres.

## 2. DO VOTO

2.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública, pelo prazo de 45 dias**, sobre a proposta de Resolução (SEI 9670060 e 9670063) que aprova emenda ao RBAC 117, com as alterações apresentadas no presente Voto (SEI 10094764).

É como voto.

**TIAGO SOUSA PEREIRA**  
Diretor-Presidente Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente, Substituto**, em 04/06/2024, às 20:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **10094694** e o código CRC **CE4ED3C6**.