



Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana". Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

A Consulta Pública foi realizada no período de 29 de setembro de 2023 a 16 de novembro de 2023, durante o qual foram recebidas **184 contribuições**.

Processo nº 00058.015863/2021-59

Agosto/2024

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 1 (0)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Larissa Bruch Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.11 Tipo de contribuição: Exclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Depois dessa nova Regulamentacao para Aeronautas toda aviacao esta risco pois a fadiga é cruel e diaria nas nossas vidas	
Justificativa: Precisam mudar essa lei esta desumano !	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição e justificativa genéricas e não relacionadas ao requisito citado na coluna N (Item). Apesar disso, representa um possível alerta sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 2 (23590)	
Identificação	
Autor da Contribuição: LEANDRO REOS Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Itens que devem ser considerados para a mudança do documento: - Alto número de Dispensa Médicas de Tripulantes fadigados. - Jornada diurno de 11:30 minutos com até seis voos gera exaustão na tripulação e diminui a segurança do voo.	
Justificativa: - Alto número de Dispensa Médicas de Tripulantes fadigados. - Jornada diurno de 11:30 minutos com até seis voos gera exaustão na tripulação e diminui a segurança do voo.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Contribuição e justificativa genéricas e não relacionadas ao requisito citado na coluna N (Item).

Apesar disso, representa um possível alerta sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 3 (23591)

Identificação

Autor da Contribuição: Christian Blum
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Alteração de entendimento de madrugada de 00:00 às 06:00, para das 00:00 às 08:00.

Justificativa:

Está alteração visa diminuir a fadiga, já que para alguém iniciar a jornada de trabalho as 06:00, na maioria das vezes teve que acordar em torno das 04:00, sendo que este horário se encontra no descanso REM.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).

CONTRIBUIÇÃO Nº 4 (23592)

Identificação

Autor da Contribuição: Christian Blum
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Alteração para no haver no mínimo 14 horas de repouso após jornadas

Justificativa:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Este incremento de 2 horas das atuais 12 horas, visa aumentar o tempo de descanso da tripulação. Pois devido à distância dos aeroportos das cidades, mais o engarrafamento encontrado em várias cidades. Somente 12 horas não são suficientes para que o tripulante tenha 8 horas de sono, já que na sua maioria os tripulantes tem que se deslocar 1:20 hrs antes do horário da decolagem e após a jornada se encerrar, o deslocamento e check-in no hotel, dura em torno de 1:00 a 1:20 hrs

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.

CONTRIBUIÇÃO Nº 5 (23593)

Identificação

Autor da Contribuição: Christian Blum
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Alteração de entendimento de madrugada de 00:00 às 06:00, para das 00:00 às 08:00.

Justificativa:

Está alteração visa diminuir a fadiga, já que para alguém iniciar a jornada de trabalho as 06:00, na maioria das vezes teve que acordar em torno das 04:00, sendo que este horário se encontra no descanso REM.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).

CONTRIBUIÇÃO Nº 6 (23594)

Identificação

Autor da Contribuição: Christian Blum
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Alteração para no haver no mínimo 14 horas de repouso após jornadas
Justificativa: Este incremento de 2 horas das atuais 12 horas, visa aumentar o tempo de descanso da tripulação. Pois devido à distância dos aeroportos das cidades, mais o engarrafamento encontrado em várias cidades. Somente 12 horas não são suficientes para que o tripulante tenha 8 horas de sono, já que na sua maioria os tripulantes tem que se deslocar 1:20 hrs antes do horário da decolagem e após a jornada se encerrar, o deslocamento e check-in no hotel, dura em torno de 1:00 a 1:20 hrs
Resultado da análise: Contribuição não adotada.
Análise da contribuição: Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.

CONTRIBUIÇÃO Nº 7 (23595)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração de entendimento de madrugada de 00:00 às 06:00, para das 00:00 às 08:00.	
Justificativa: Está alteração visa diminuir a fadiga, já que para alguém iniciar a jornada de trabalho as 06:00, na maioria das vezes teve que acordar em torno das 04:00, sendo que este horário se encontra no descanso REM.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 8 (23596)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23 Tipo de contribuição: Alteração

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Contribuição
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração para no haver no mínimo 14 horas de repouso após jornadas
Justificativa: Este incremento de 2 horas das atuais 12 horas, visa aumentar o tempo de descanso da tripulação. Pois devido à distância dos aeroportos das cidades, mais o engarrafamento encontrado em várias cidades. Somente 12 horas não são suficientes para que o tripulante tenha 8 horas de sono, já que na sua maioria os tripulantes tem que se deslocar 1:20 hrs antes do horário da decolagem e após a jornada se encerrar, o deslocamento e check-in no hotel, dura em torno de 1:00 a 1:20 hrs
Resultado da análise: Contribuição não adotada.
Análise da contribuição: Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.

CONTRIBUIÇÃO Nº 9 (23597)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração de entendimento de madrugada de 00:00 às 06:00, para das 00:00 às 08:00.	
Justificativa: Está alteração visa diminuir a fadiga, já que para alguém iniciar a jornada de trabalho as 06:00, na maioria das vezes teve que acordar em torno das 04:00, sendo que este horário se encontra no descanso REM.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c). Considerando que esta contribuição, provavelmente, se refere aos operadores do RBAC 121, ela foi enviada ao Tema 21 para análise.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 10 (23598)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Categoria: Aeronauta	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Alteração para no haver no mínimo 14 horas de repouso após jornadas	
<u>Justificativa:</u> Este incremento de 2 horas das atuais 12 horas, visa aumentar o tempo de descanso da tripulação. Pois devido à distância dos aeroportos das cidades, mais o engarrafamento encontrado em várias cidades. Somente 12 horas não são suficientes para que o tripulante tenha 8 horas de sono, já que na sua maioria os tripulantes tem que se deslocar 1:20 hrs antes do horário da decolagem e após a jornada se encerrar, o deslocamento e check-in no hotel, dura em torno de 1:00 a 1:20 hrs	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 11 (23599)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Alteração de entendimento de madrugada de 00:00 às 06:00, para das 00:00 às 08:00.	
<u>Justificativa:</u> Está alteração visa diminuir a fadiga, já que para alguém iniciar a jornada de trabalho as 06:00, na maioria das vezes teve que acordar em torno das 04:00, sendo que este horário se encontra no descanso REM.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c). Considerando que esta contribuição, provavelmente, se refere aos operadores do RBAC 121, ela foi enviada ao Tema 21 para análise.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 12 (23600)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração para no haver no mínimo 14 horas de repouso após jornadas	
Justificativa: Este incremento de 2 horas das atuais 12 horas, visa aumentar o tempo de descanso da tripulação. Pois devido à distância dos aeroportos das cidades, mais o engarrafamento encontrado em várias cidades. Somente 12 horas não são suficientes para que o tripulante tenha 8 horas de sono, já que na sua maioria os tripulantes tem que se deslocar 1:20 hrs antes do horário da decolagem e após a jornada se encerrar, o deslocamento e check-in no hotel, dura em torno de 1:00 a 1:20 hrs	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 13 (23601)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração de entendimento de madrugada de 00:00 às 06:00, para das 00:00 às 08:00.	
Justificativa: Está alteração visa diminuir a fadiga, já que para alguém iniciar a jornada de trabalho as 06:00, na maioria das vezes teve que acordar em torno das 04:00, sendo que este horário se encontra no descanso REM.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c). Considerando que esta contribuição, provavelmente, se refere aos operadores do RBAC 121, ela foi enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 14 (23602)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração para no haver no mínimo 14 horas de repouso após jornadas	
Justificativa: Este incremento de 2 horas das atuais 12 horas, visa aumentar o tempo de descanso da tripulação. Pois devido à distância dos aeroportos das cidades, mais o engarrafamento encontrado em várias cidades. Somente 12 horas não são suficientes para que o tripulante tenha 8 horas de sono, já que na sua maioria os tripulantes tem que se deslocar 1:20 hrs antes do horário da decolagem e após a jornada se encerrar, o deslocamento e check-in no hotel, dura em torno de 1:00 a 1:20 hrs	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15 (23603)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Christian Blum Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração de entendimento de madrugada de 00:00 às 06:00, para das 00:00 às 08:00.	
Justificativa: Está alteração visa diminuir a fadiga, já que para alguém iniciar a jornada de trabalho as 06:00, na maioria das vezes teve que acordar em torno das 04:00, sendo que este horário se encontra no descanso REM.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).

Considerando que esta contribuição, provavelmente, se refere aos operadores do RBAC 121, ela foi enviada ao Tema 21 para análise.

CONTRIBUIÇÃO Nº 16 (23604)

Identificação

Autor da Contribuição: Christian Blum
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Alteração para no haver no mínimo 14 horas de repouso após jornadas

Justificativa:

Este incremento de 2 horas das atuais 12 horas, visa aumentar o tempo de descanso da tripulação. Pois devido à distância dos aeroportos das cidades, mais o engarrafamento encontrado em várias cidades. Somente 12 horas não são suficientes para que o tripulante tenha 8 horas de sono, já que na sua maioria os tripulantes tem que se deslocar 1:20 hrs antes do horário da decolagem e após a jornada se encerrar, o deslocamento e check-in no hotel, dura em torno de 1:00 a 1:20 hrs

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.

CONTRIBUIÇÃO Nº 17 (23605)

Identificação

Autor da Contribuição: Christian Blum
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Alteração de entendimento de madrugada de 00:00 às 06:00, para das 00:00 às 08:00.

Justificativa:

Esta alteração visa diminuir a fadiga, já que para alguém iniciar a jornada de trabalho as 06:00, na maioria das vezes teve que acordar em torno das 04:00, sendo que este horário se encontra no descanso REM.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).

Considerando que esta contribuição, provavelmente, se refere aos operadores do RBAC 121, ela foi enviada ao Tema 21 para análise.

CONTRIBUIÇÃO Nº 18 (23606)

Identificação

Autor da Contribuição: Christian Blum

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Alteração para no haver no mínimo 14 horas de repouso após jornadas

Justificativa:

Este incremento de 2 horas das atuais 12 horas, visa aumentar o tempo de descanso da tripulação. Pois devido à distância dos aeroportos das cidades, mais o engarrafamento encontrado em várias cidades. Somente 12 horas não são suficientes para que o tripulante tenha 8 horas de sono, já que na sua maioria os tripulantes tem que se deslocar 1:20 hrs antes do horário da decolagem e após a jornada se encerrar, o deslocamento e check-in no hotel, dura em torno de 1:00 a 1:20 hrs

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.

CONTRIBUIÇÃO Nº 19 (23610)

Identificação

Autor da Contribuição: Renan Zuliani

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.11

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Referente ao período de repouso após término de jornada, recomendação de considerar o tempo mínimo de repouso de 18 horas para casos em que um dia de jornada se inicie na madrugada ou durante as primeiras horas da manhã, terminando ainda na parte da manhã ou início do período da tarde, com a programação seguinte prevista na mesma data ou poucas horas após a meia noite.

Justificativa:

Com tais tipos de programações, o período de repouso de 12 horas, embora com duração adequada, se dá num momento do dia totalmente inverso ao costumaz da fisiologia do ser humano, pois não há possibilidade de ter uma "noite completa de sono" que ocorra durante o período diurno/ vespertino, o que leva muitos tripulantes a recorrerem a medicamentos para conseguirem dormir. Não obstante, as empresas tem planejado escalas com a recorrência destes tipos de programações, que causam fadiga acumulada em seus tripulantes.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Trata de um requisito de repouso que não se encontra em nenhum X117.11.

CONTRIBUIÇÃO Nº 20 (23611)

Identificação

Autor da Contribuição: Marcel Triska Eleotério
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Excluir o RBAC 117 por completo.

Justificativa:

Um regulamento não pode alterar uma lei. Ao colocarem o regulamento como item mais permissivo que a lei 13.475/2017, modificaram itens que foram moldados por tripulantes, visando mitigar os efeitos de fadiga. O RBAC 117 anulou diversos itens, tornando a questão da fadiga mais perigosa que a antiga e ultrapassada lei do aeronauta. Ao invés de gerenciar a fadiga, acabou por aumentar os efeitos de fadiga, sentidos de forma potencializada pela maioria dos tripulantes, inclusive tendo como resultante, incidentes aeronáuticos e falecimento de tripulantes. Apenas revisar o RBAC 117 é uma medida muito demorada, dada a urgência da necessidade de controlar os efeitos negativos que estão sendo causados por essa regulamentação.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A elaboração do RBAC 117 é uma obrigação da Lei 3.475/17, como pode ser vista nos seus artigos 19 e 78. Desta forma, este Regulamento não pode ser revogado.

CONTRIBUIÇÃO Nº 21 (23612)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: everton pereira do nascimento Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TECNOLOGIA SOBEREYE INOVAÇÃO COM BASE NA CIÊNCIA PUPILOMETRIA, NOSSO DISPOSITIVO DETECTA EM TEMPO REAL O ESTADO DE ALERTA DE UM SER HUMANO, ATRAVÉS DA RESPOSTA PUPILAR, EM UM TESTE NÃO INVASIVO QUE LEVA UM POUCO MAIS DE UM MINUTO, TAMBÉM PENSANDO NA QUESTÃO DE VALIDAÇÃO DA IDENTIDADE DO USUÁRIO TESTADO, NOSSO DISPOSITIVO IDENTIFICA CADA SER HUMANO PELA BIOMETRIA DE ÍRIS, É FATO QUE A RESPOSTA PUPILAR TEM ESTUDOS A MAIS 60 ANOS, ENTEDEMOS QUALQUER QUE SEJAM OS EFEITOS DENTRE ELAS A FADIGA HUMANA.	
Justificativa: GARANTIR A POPULAÇÃO E A SEGURANÇA QUE AS TRIPULAÇÕES ESTÃO EM PLENAS CONDIÇÕES DE EXECUTAR SEU PLANO DE VOÔ EM SEGURANÇA	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Técnicas muito específicas, como a citada, não são razoáveis de serem incluídas em RBAC. O melhor, neste caso, é citá-la em uma IS.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 22 (23613)	
Identificação	
Autor da Contribuição: everton pereira do nascimento Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: SOBEREYE TESTE DE PRONTIDÃO, DISPOSITIVO FUNCIONA ONLINE E OFF LINE	
Justificativa: SOBEREYE - SALVA VIDAS	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Técnicas muito específicas, como a citada, não são razoáveis de serem incluídas em RBAC. O melhor, neste caso, é citá-la em uma IS.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 23 (23614)	
Identificação	
Autor da Contribuição: everton pereira do nascimento Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: TECNOLOGIA SOBEREYE INOVAÇÃO COM BASE NA CIÊNCIA PUPILOMETRIA, NOSSO DISPOSITIVO DETECTA EM TEMPO REAL O ESTADO DE ALERTA DE UM SER HUMANO, ATRAVÉS DA RESPOSTA PUPILAR, EM UM TESTE NÃO INVASIVO QUE LEVA UM POUCO MAIS DE UM MINUTO, TAMBÉM PENSANDO NA QUESTÃO DE VALIDAÇÃO DA IDENTIDADE DO USUÁRIO TESTADO, NOSSO DISPOSITIVO IDENTIFICA CADA SER HUMANO PELA BIOMETRIA DE ÍRIS, É FATO QUE A RESPOSTA PUPILAR TEM ESTUDOS A MAIS 60 ANOS, ENTEDEMOS QUALQUER QUE SEJAM OS EFEITOS DENTRE ELAS A FADIGA HUMANA.	
Justificativa: GARANTIR A POPULAÇÃO E A SEGURANÇA QUE AS TRIPULAÇÕES ESTÃO EM PLENAS CONDIÇÕES DE EXECUTAR SEU PLANO DE VOÔ EM SEGURANÇA	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Técnicas muito específicas, como a citada, não são razoáveis de serem incluídas em RBAC. O melhor, neste caso, é citá-la em uma IS.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 24 (23615)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rafael Ceschin Roxo Teixeira Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Estender a jornada de trabalho e aumentar descanso.	
Justificativa: Jornada de trabalho extensa e exaustiva. O descanso é mínimo e em condições precárias. Fatores quais são fundamentais para a segurança de voo, contribuindo para o aumento de risco de acidentes. Revisar as regulamentações mínimas.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Apesar de entendermos a sugestão apresentada, consideramos que as durações de jornada e de descanso constantes do RBAC 117 estão adequadas. Apesar disso, representa um possível alerta sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 25 (23616)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rafael Ceschin Roxo Teixeira Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Diminuir a jornada de trabalho e aumentar descanso.	
Justificativa: Jornada de trabalho extensa e exaustiva. O descanso é mínimo e em condições precárias. Fatores quais são fundamentais para a segurança de voo, contribuindo para o aumento de risco de acidentes. Revisar as regulamentações mínimas.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Apesar de entendermos a sugestão apresentada, consideramos que as durações de jornada e de descanso constantes do RBAC 117 estão adequadas. Apesar disso, representa um possível alerta sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 26 (23617)	
Identificação	
Autor da Contribuição: GUILHERME RICARDO TESTONI Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Prezados, o tempo entre as jornadas de trabalho deve ser contabilizado a partir do checkin e checkout no hotel. Pois existem alguns deslocamentos entre hotel e aeroporto que levam entre 20 até 50 minutos. É possível sim determinar esse tempo em cada base e assim estabelecer o tempo mínimo de descanso em casa base.	
Justificativa: Muitas vezes o tempo de descanso é utilizado para deslocamento entre hotel e aeroporto.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Segundo o Art. 46 da Lei 13.475/17, o repouso deve se iniciar após o final da jornada. O final do repouso (ou da folga) se dá quando o tripulante se apresenta para serviço (seja ele jornada, reserva ou sobreaviso). Esse mesmo conceito é adotado pelo RBAC 117. Desta forma, o repouso não pode ser contado nem a partir do check-in / check-out no hotel, como solicitado pelo manifestante.

Adicionalmente, o item 6.4.1.5 da IS 117-003B apresenta a forma correta de determinação do tempo de repouso mínimo entre jornadas. Ressalta-se que esse método informa que o tempo real de deslocamento hotel / aeroporto (e vice-versa) deve ser considerado no cálculo do repouso mínimo.

Apesar disso, representa um possível alerta sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 27 (23618)

Identificação

Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “
Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.

Justificativa:

Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição.
Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 28 (23619)

Identificação

Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.</p>
<p><u>Justificativa:</u> Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.</p>
<p>Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.</p>
<p>Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 29 (23620)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão</p>
Contribuição	
<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.</p>	
<p><u>Justificativa:</u> Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.</p>	
<p>Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.</p>	
<p>Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 30 (23621)	
Identificação	
Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 31 (23622)	
Identificação	
Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição.

Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 32 (23623)

Identificação

Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “
Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.

Justificativa:

Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição.

Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 33 (23624)

Identificação

Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “
Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

<p>Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.</p>
<p>Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.</p>
<p>Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 34 (23625)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.</p>	
<p>Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.</p>	
<p>Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.</p>	
<p>Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 35 (23626)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana</p>

Categoria: Aeronauta	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
<u>Justificativa:</u> Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 36 (23627)	
Identificação	
Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
<u>Justificativa:</u> Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

--

CONTRIBUIÇÃO Nº 37 (23628)	
Identificação	
Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 38 (23629)	
Identificação	
Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição.

Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 39 (23630)

Identificação

Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “

Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.

Justificativa:

Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição.

Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 40 (23631)

Identificação

Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.
Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.
Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 41 (23632)	
Identificação	
Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 42 (23633)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição. Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 43 (23634)	
Identificação	
Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “ Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.	
Justificativa: Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição.

Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 44 (23635)

Identificação

Autor da Contribuição: NEURI GOMES KIRSCH
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O item 3.3.14 onde fala “das madrugadas e seus limites de operação “
Não tem condições de se fazer 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho.

Justificativa:

Neste item, a lei não está prevendo que o tripulante vai almoçar etc... acha que se chega no hotel e vai conseguir dormir o dia todo, não vai comer nada e ainda não conta também que nem sempre o hotel fica ao lado do aeroporto. Escrevo pela experiência de fazer este tipo de operação. Esta segunda madrugada a operação fica comprometida, pois não está completamente recuperando o descanso de uma e se entra na outra. São duas noites se dormir.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Não conseguimos localizar o item 3.3.14 no RBAC 117. Adicionalmente, a Lei 13.475/17 estabelece a possibilidade da realização de até duas madrugadas consecutivas. Desta forma, não há como analisar com propriedade as informações incluídas nesta contribuição.

Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 45 (23636)

Identificação

Autor da Contribuição: Christian de Sa Pires
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Gostaria que fosse revisto o RBAC-117

Justificativa:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

As jornadas estão muito exaustivas e o descanso não é suficiente

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

A contribuição foi muito genérica, sem apresentar as jornadas consideradas exaustivas e os descansos considerados insuficientes. Desta forma, não é possível fazer uma análise sobre este comentário.

Apesar disso, representa um possível alertar sobre os Apêndices B e C do RBAC 117. Desta forma esta contribuição foi passada pelo Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 46 (23637)

Identificação

Autor da Contribuição: Miriam Regina Mello

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art.3º

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

- Descanso. A apresentação para voo deveria ser contada na saída do hotel e o termino da jornada também na chegada no hotel. Temos pernoites que viram 8hr de descanso. Apresentação 2 horas antes do voo.
- Jornadas menores. Estamos trabalhando 12h em 6 dias seguidos com monofolga. Qual é a profissão que trabalha tanto por tantos dias seguidos? Pela CLT isso não existe. Compromete a SEGURANÇA DE VOO.
- Deveria ser proibido monofolga após voo com mais de 4 dias.

Justificativa:

Após a aprovação da Rbac117 estamos em estado de exaustão. Fazendo chaves de voo com 5 a 6 dias com apresentação de 06:01 a menos todos os dias. Entendo que tal horário não é considerado madrugada. Porém considerando o horário de despertar e a apresentação em média 1,5 a 2 horas antes se torna cansativo demais. É nítido o estado de fadiga dos tripulantes Isso é muito perigoso. Consciência Situacional zero. Estamos preocupados com a Segurança de Voo, afinal, vidas dependem de nós.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 47 (23638)

Identificação

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.61 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: "117.61 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndices B, C e D (a) Nenhum operador que optar pelo uso dos Apêndices B, C ou D pode exceder qualquer provisão do Apêndice A a menos que tenha o seu gerenciamento de risco de fadiga (GRF) aceito pela ANAC, segundo os requisitos previstos no respectivo Apêndice, de forma que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto no Apêndice A deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga."	
Justificativa: Apesar de o item 117.61 ter mencionado os Apêndices B, C e D, a forma como o item (a) foi redigido (“Nenhum operador...”) pode dar margem a interpretações equivocadas. Por essa razão, entende-se que caberia maior clareza no texto, que poderia, por exemplo, ser escrito como na sugestão apresentada. Dessa forma, ficaria mais claro que todo o RBAC 117.61 só se aplica aos operadores que optem por um dos três Apêndices citados (B, C ou D).	
Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.	
Análise da contribuição: Inserida a frase "Esta seção somente é aplicável aos operadores especificados na seção 117.11 da Subparte A desse Regulamento, conforme aplicável." no início do parágrafo 117.61(a) da Subparte C do RBAC 117.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 48 (23639)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.63 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 117.63 Sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF) (a) Nenhum operador que optar pelo uso dos Apêndices B, C ou D pode exceder qualquer provisão deste Regulamento, a menos que aprovado pela ANAC por meio de um sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF) que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto nos referidos Apêndices deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	
Justificativa: Diferentemente do caput do RBAC 117.61, que explicita a aplicabilidade do item aos Apêndices B, C e D, o RBAC 117.63 não faz essa ressalva, ainda que se acredite que o item só seja aplicável aos referidos suplementos. Por esse motivo, com o objetivo de evitar qualquer interpretação equivocada, sugere-se maior clareza ao texto, que poderia, por exemplo, ser escrito como na sugestão apresentada. Dessa forma, ficaria mais claro que todo o RBAC 117.63 só se aplica aos operadores que optem por um dos três Apêndices citados (B, C ou D).	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

A seção 117.63 é aplicável a todos os operadores previstos na seção 117.1 do RBAC 117, independente de sob qual apêndice eles desejem operar. Desta forma, entendemos que o texto atual do parágrafo 117.63(a) está escrito de forma correta.

CONTRIBUIÇÃO Nº 49 (23640)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.9
Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A117.9 Escala de Serviço

(b) Em 4 (quatro) meses do ano, os operadores estão autorizados, caso julguem necessário, a divulgar escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreavisos e folgas com antecedência mínima de 2 (dois) dias, para a primeira semana de cada mês, e de 7 (sete) dias, para as semanas subsequentes.

Justificativa:

Aparentemente, este item não diz respeito aos operadores privados (117.1 (b) (6)). A ANAC não julga conveniente explicitar isso? Caso contrário, o item pode, s.m.j., conflitar com o previsto no RBAC A117.9 (d).

Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.

Análise da contribuição:

Os parágrafos A117.9(b) e 117.9(c) foram transformados nos subparágrafos A117.9(a)(4) e A117.9(a)(5), respectivamente, o que corrige o problema apontado nessa contribuição.

CONTRIBUIÇÃO Nº 50 (23641)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.19
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos

(i) Operadores referenciados no parágrafo 117.1(b)(6) não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos no parágrafo (c) desta seção.

Justificativa:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Ainda que a presente proposta tenha avançado muito no sentido de diferenciar as operações RBAC 91, alguns pontos ainda necessitam de ajustes (e da compreensão da ANAC). A própria Agência já reconheceu, em seus documentos de análise do presente tema, que “existem grandes diferenças para o transporte aéreo privado em relação ao transporte aéreo público”.

Quando analisou a elaboração da manuais SGSO, a ANAC reconheceu a estrutura significativamente mais enxuta de um operador RBAC 91 e a necessidade de respeitar essa característica:

“- No nosso entender, não seria factível que os operadores privados produzissem manuais contendo os procedimentos descritos nos parágrafos (d) e (e) desta seção;

- Tais operadores não possuem uma estrutura administrativa que facilmente comporte a produção de um manual como o solicitado nesta seção.

- Deste modo propomos que estes operadores [RBAC 91] não necessitem elaborar o manual requerido nos parágrafos (d) e (e) desta seção”.

Todavia, com relação ao manual previsto no RBAC 117.19, a ANAC deixou de considerar essas diferenças, tendo estendido a necessidade aos operadores RBAC 91.

Concordamos que seja preciso encontrar um equilíbrio entre (a) não tomar qualquer providência e (b) exigir uma carga excessiva do regulado. Frise-se: há países / agências que não estabelecem quaisquer limites para operadores privados. A elaboração de um manual representará, em grande extensão, apenas uma compilação de tudo o que já está escrito no RBAC e nas IS correlatas (existentes ou a serem publicadas). Um manual demandará grande esforço dos operadores e, em contrapartida, muito pouco acrescentará no combate à fadiga.

O RBAC 117 e as IS 117-002A e 117-003B já são extremamente ricos em apontar limites operacionais e salvaguardas para garantir uma operação segura. Já estão escritas, por exemplo, as causas e prejuízos da fadiga; os riscos associados; as obrigações de operadores e tripulantes; o treinamento requerido; e o compromisso da administração, dentre tantos outros. Além disso, o operador terá que ministrar curso (a cada dois anos) e aplicar prova.

O cumprimento das regras previstas já é um grande (e suficiente) passo no respeito ao tema.

Pelos motivos elencados, entendemos que o RBAC 117.19 deve explicitamente excluir a necessidade da elaboração de manuais por parte dos operadores privados – mesmo aqueles que decidam pela utilização do Apêndice E.

Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.

Análise da contribuição:

Retirada, em 117.19(i), a expressão “e que não operem segundo o Apêndice E”, em atendimento à demanda para que não seja previsto manual de gerenciamento de fadiga nas operações sob Apêndice E. Consultas internas embasaram esta decisão.

O principal aspecto considerado para esta alteração foi a intenção de não se instituir obrigação ao operador privado que seja desproporcional às suas condições de atendê-la, e de modo que agregue proteção às operações.

CONTRIBUIÇÃO Nº 51 (23642)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.19

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos

(i) Operadores referenciados no parágrafo 117.1(b)(6) não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos no parágrafo (c) desta seção.

Justificativa:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Ainda que a presente proposta tenha avançado muito no sentido de diferenciar as operações RBAC 91, alguns pontos ainda necessitam de ajustes (e da compreensão da ANAC). A própria Agência já reconheceu, em seus documentos de análise do presente tema, que “existem grandes diferenças para o transporte aéreo privado em relação ao transporte aéreo público”.

Quando analisou a elaboração da manuais SGSO, a ANAC reconheceu a estrutura significativamente mais enxuta de um operador RBAC 91 e a necessidade de respeitar essa característica:

“- No nosso entender, não seria factível que os operadores privados produzissem manuais contendo os procedimentos descritos nos parágrafos (d) e (e) desta seção;

- Tais operadores não possuem uma estrutura administrativa que facilmente comporte a produção de um manual como o solicitado nesta seção.

- Deste modo propomos que estes operadores [RBAC 91] não necessitem elaborar o manual requerido nos parágrafos (d) e (e) desta seção”.

Todavia, com relação ao manual previsto no RBAC 117.19, a ANAC deixou de considerar essas diferenças, tendo estendido a necessidade aos operadores RBAC 91.

Concordamos que seja preciso encontrar um equilíbrio entre (a) não tomar qualquer providência e (b) exigir uma carga excessiva do regulado. Frise-se: há países / agências que não estabelecem quaisquer limites para operadores privados. A elaboração de um manual representará, em grande extensão, apenas uma compilação de tudo o que já está escrito no RBAC e nas IS correlatas (existentes ou a serem publicadas). Um manual demandará grande esforço dos operadores e, em contrapartida, muito pouco acrescentará no combate à fadiga.

O RBAC 117 e as IS 117-002A e 117-003B já são extremamente ricos em apontar limites operacionais e salvaguardas para garantir uma operação segura. Já estão escritas, por exemplo, as causas e prejuízos da fadiga; os riscos associados; as obrigações de operadores e tripulantes; o treinamento requerido; e o compromisso da administração, dentre tantos outros. Além disso, o operador terá que ministrar curso (a cada dois anos) e aplicar prova.

O cumprimento das regras previstas já é um grande (e suficiente) passo no respeito ao tema.

Pelos motivos elencados, entendemos que o RBAC 117.19 deve explicitamente excluir a necessidade da elaboração de manuais por parte dos operadores privados – mesmo aqueles que decidam pela utilização do Apêndice E.

Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.

Análise da contribuição:

Retirada, em 117.19(i), a expressão “e que não operem segundo o Apêndice E”, em atendimento à demanda para que não seja previsto manual de gerenciamento de fadiga nas operações sob Apêndice E. Consultas internas embasaram esta decisão.

O principal aspecto considerado para esta alteração foi a intenção de não se instituir obrigação ao operador privado que seja desproporcional às suas condições de atendê-la, e de modo que agregue proteção às operações. Contribuição idêntica à de nº 23.641.

CONTRIBUIÇÃO Nº 52 (23643)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

117.65 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndice E

a) Nenhum operador privado que optar pelo uso do Apêndice E pode exceder qualquer provisão do Apêndice A, a menos que obedeça a todos os requisitos de gerenciamento de risco de fadiga (GRF) previstos no Apêndice E, de forma que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto no Apêndice A deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Justificativa:

A maneira como foi redigido o novo item RBAC 117.65 não nos parece a mais adequada: é preciso deixar claro que “Nenhum operador” deve ser lido como “Nenhum operador que optar pelo Apêndice E”. Da maneira como foi proposto, qualquer operador que deseje exceder o previsto no Apêndice A deve seguir os requisitos do Apêndice E, o que sabemos não ser a intenção do regulamento.

Por esse motivo, com o objetivo de evitar qualquer interpretação equivocada, sugere-se maior clareza ao texto, que poderia, por exemplo, ser escrito como na sugestão ao lado. Dessa forma, ficaria mais claro que o RBAC 117.65 só se aplica aos operadores que optarem pelo Apêndice E.

Além disso – e mais importante, é preciso que a ANAC reconheça as diferenças dos operadores RBAC 91, já mencionadas na justificativa de proposta de mudança do RBAC 119.19 (i) acima, eliminando a necessidade de elaboração de um manual GRF. Para que um operador privado (que normalmente voa esporadicamente) alcance um elevado nível de segurança, basta que siga o que está previsto no referido Apêndice E. Ressalte-se que a ele será exigido até mesmo curso periódico sobre fadiga

Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.

Análise da contribuição:

Inserida a frase "Esta seção somente é aplicável aos operadores especificados no parágrafo 117.15(b) da Subparte B desse Regulamento, conforme aplicável." no início do parágrafo 117.65(a) da Subparte C do RBAC 117.

CONTRIBUIÇÃO Nº 53 (23644)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

117.65 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndice E
(b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens:

Justificativa:

Alinhamento com a justificativa apontada em 117.65 (a), transferindo ao operador a responsabilidade pelo cumprimento das regras estabelecidas pela ANAC.

Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.

Análise da contribuição:

Alterada a previsão para inclusão de itens em manual para comandos de ação direta por parte dos operadores quanto ao cumprimento dos itens relacionados ao gerenciamento de risco de fadiga, retirando-se o trecho “incluir os seguintes itens em seu manual”, substituindo-o por “assegurar o cumprimento dos seguintes itens”.

CONTRIBUIÇÃO Nº 54 (23645)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 117.65 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndice E (b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens: (1) Reservado.	
Justificativa: Não aplicável aos operadores RBAC 91. Aparentemente, copiou-se o que é usado por operadores RBAC 121, sem se ater ao fato de que os temas não envolvem a rotina dos operadores RBAC 91: - 117.19(c) trata da elaboração de manual, o que se propõe que seja excluído das responsabilidades do operador privado; - 117.19(e) trata de escala de trabalho, sobreaviso, folga e reserva, assuntos que são característicos de operadores comerciais (RBAC 121). Por outro lado, as horas de jornada e de voo já são registradas no Diário de Bordo. - 117.19(f)(1)(ii): o tema “determinação de base contratual” não é fonte de preocupação para operadores RBAC 91.	
Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.	
Análise da contribuição: Foi retirada a previsão para inclusão destes procedimentos em manual, uma vez que estes deixaram de ser previstos para as operações sob Apêndice E. As obrigações previstas e procedimentos relacionados a: definição da base contratual (A117.7), escala de serviço (A117.9), sobreaviso (A117.17), reserva (A117.19) e folga periódica (A117.25) são previstas em Lei (art. 27 da Lei nº 13.475) e devem ser cumpridos, independentemente de previsão para incluí-los em um manual.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 55 (23646)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens: 2) estar alerta para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	
Justificativa: Alinhamento com a justificativa apontada em 117.65 (a), transferindo ao operador a responsabilidade pelo cumprimento das regras estabelecidas pela ANAC.	
Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Retirada a previsão para inclusão deste tópico em manual, o qual deixou de ser previsto para as operações sob Apêndice E, transformando o requisito em um comando de ação direta dirigido ao operador.

CONTRIBUIÇÃO Nº 56 (23647)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

- (b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens:
- (3) Reservado.

Justificativa:

Não aplicável aos operadores RBAC 91. O item trata de elaboração de manual (proposto para não ser obrigatório para operadores privados) e da operação em apêndices que dizem respeito a outros RBAC que não o 91.

Resultado da análise: Contribuição parcialmente adotada.

Análise da contribuição:

Retirada a previsão para inclusão deste tópico em manual, o qual deixou de ser previsto para as operações sob Apêndice E, transformando o requisito em um comando de ação direta dirigido ao operador.

CONTRIBUIÇÃO Nº 57 (23648)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

- (b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens:
- 4) o monitoramento contínuo e a avaliação das políticas, limites, procedimentos e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (b)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;

Justificativa:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Alinhamento com a justificativa apontada em 117.65 (a), transferindo ao operador a responsabilidade pelo cumprimento das regras estabelecidas pela ANAC.

Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.

Análise da contribuição:

Retirada a previsão para inclusão deste tópico em manual, o qual deixou de ser previsto para as operações sob Apêndice E, transformando o requisito em um comando de ação direta dirigido ao operador.

CONTRIBUIÇÃO Nº 58 (23649)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65
Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

- (b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens:
(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:
(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e
(ii) não afetem a segurança operacional;

Justificativa:

Sem alteração. Ainda assim, a ANAC pode avaliar, caso julgue pertinente, a possibilidade de que o Apêndice E seja aplicável apenas àqueles que operam exclusivamente sob o RBAC 91. Isso excluiria a necessidade de mencionar os outros Apêndices e tornaria o item (5) desnecessário.

Resultado da análise: Contribuição parcialmente adotada.

Análise da contribuição:

O Apêndice E é aplicável apenas a operações privadas com aviões a jato com dois ou mais pilotos e realizadas por operadores indicados no parágrafo 117.1(b)(6). Os requisitos da seção 117.17 são aplicáveis aos operadores do Apêndice E. A fim de deixar claro esse ponto, o texto do parágrafo 117.15(b) foi alterado para abarcar a solicitação contida nesta manifestação. Em conjunto, ainda em função dessa manifestação, foi introduzido o parágrafo 117.15(c), visando especificar que as operações de treinamento em voo e exame em voo devem ser realizadas de acordo com Apêndice A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 59 (23650)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> (b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens: (6) descrever os recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção, incluindo os currículos de treinamento;</p>
<p><u>Justificativa:</u> Alinhamento com a justificativa apontada em 117.65 (a), transferindo ao operador a responsabilidade pelo cumprimento das regras estabelecidas pela ANAC.</p>
<p>Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.</p>
<p>Análise da contribuição: Retirada a previsão para inclusão deste tópico em manual, o qual deixou de ser previsto para as operações sob Apêndice E, transformando o requisito em um comando de ação direta dirigido ao operador.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 60 (23651)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior Categoria: Aeronauta</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65 Tipo de contribuição: Alteração</p>
Contribuição	
<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> (b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens: (7) o atendimento aos requisitos do Apêndice E.</p>	
<p><u>Justificativa:</u> Alinhamento com a justificativa apontada em 117.65 (a), transferindo ao operador a responsabilidade pelo cumprimento das regras estabelecidas pela ANAC.</p>	
<p>Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.</p>	
<p>Análise da contribuição: Retirada a previsão para inclusão deste tópico em manual, o qual deixou de ser previsto para as operações sob Apêndice E, transformando o requisito em um comando de ação direta dirigido ao operador.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 61 (23652)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior Categoria: Aeronauta</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65 Tipo de contribuição: Alteração</p>
Contribuição	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

- (c) Cada operador deve:
- (2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:
- (iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento; e

Justificativa:

Entende-se que a menção ao Regulamento é suficiente, sendo desnecessária a elaboração de manual.

Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.

Análise da contribuição:

A alteração solicitada diz respeito ao previsto em 117.65(d)(2)(iv) e não a 117.65(c)(2)(iv). Foram alterados os requisitos 117.65(d)(2)(iv) e 117.65(d)(3), de modo a deixarem de fazer referência a manual, não mais previsto.

CONTRIBUIÇÃO Nº 62 (23653)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.65
Tipo de contribuição: Exclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

- Excluir os seguintes itens:
- (h) Um requerente de uma autorização para uso de um GRF deve apresentar um requerimento:
 - (1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e
 - (2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.
 - (i) Cada requerente deve apresentar o requerimento à ANAC pelo menos 120 dias antes da data pretendida para início das operações segundo o GRF.

Justificativa:

Alinhamento com a justificativa apontada em 117.19 (i) e 117.65 (a), transferindo ao operador a responsabilidade pelo cumprimento das regras estabelecidas pela ANAC.

Resultado da análise: Contribuição adotada.

Análise da contribuição:

Comentário GTNO

Mesmo que não haja previsão para uso de um manual, ainda assim deve haver um processo de autorização e cadastramento deste operador na ANAC, mediante a apresentação de evidências de cumprimento dos requisitos aplicáveis, conforme indicado na Instrução Suplementar correspondente, a partir dos requisitos em 117.65(h) e (i).

Determinações Diretoria

Voto 10200553: alteração dos parágrafos 117.65(h) e 117.65(i), conforme se segue:

(h) Um operador que pretenda utilizar um GRF deve encaminhar, previamente à operação sob o Apêndice E, uma documentação:

(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e

(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao operador.

(i) A ANAC, a qualquer tempo, caso identifique o descumprimento de qualquer requisito pertinente à operação sob o Apêndice E, poderá suspender a operação, até que sejam sanadas as não conformidades.

Justificativa (conforme Voto 10200553):

1.6. O primeiro ponto está relacionado ao parágrafo 117.65 (h) da proposta de emenda ao RBAC 117 que traz em seu bojo a obrigação de um operador privado requerer autorização através de um processo específico para uso de um GRF no caso de utilização do Apêndice E.

1.7. Diferentemente dos operadores que operam segundo o RBAC 121 ou 135, temos que entender que, para os operadores segundo o RBAC 91, depender de um processo de autorização prévia da Anac para operar segundo o Apêndice E pode se tornar inviável e oneroso tanto para o operador, que muitas vezes pretende apenas realizar um único voo sob o citado Apêndice, quanto para a Anac que passará a ter que realizar análise prévia e conceder autorizações singulares. Repiso que uma das diretrizes de nossa política de qualidade regulatória é pela simplificação e desburocratização processual. Ademais, não restou demonstrado nos autos que esta opção regulatória agregará valor relevante à segurança operacional ou, se apenas, se constituirá em mais uma etapa da burocracia administrativa. Com isso, vislumbro cenário propício para quebra de paradigmas invocando os critérios referentes à teoria que se tornou um dos alicerces da atual forma de regular desta Agência, a Teoria da Responsividade, em que uma autodeclaração ou algo semelhante, como modelo de aceitação, seria o suficiente para atender o escopo da regulação. Não obstante, uma vez identificado que algo esteja em desacordo com as normas vigentes, caberá à Agência atuar no caso concreto conforme o poder e dever de agir mediante a autoridade que lhe é imputada por meio da lei.

1.8. Assim, para esse item, entendo que é possível lançar mão de um processo mais simples, possibilitando ao operador realizar a inserção no sistema SEI dos dados referentes a esse tipo de operação. Creio que tais condições possam abarcar o controle necessário e desenvolver um histórico para futuras atuações da Agência, seja para fins de fiscalização, seja para o aprimoramento normativo quando da Avaliação do Resultado Regulatório - ARR do presente regulamento.

CONTRIBUIÇÃO Nº 63 (23654)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.11 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: A117.11 Acomodações para Descanso a Bordo de Aeronave (a) Deve ser assegurado aos tripulantes referenciados no parágrafo 117.1(b)(1), quando estiverem em voo com tripulação composta, descanso a bordo da aeronave, em acomodação pelo menos Classe 2.	
Justificativa: O grande problema deste item é a referência à acomodação Classe 2. Sobre esse tema, é imprescindível registrar que: 1) A definição de Classe de acomodação foi retirada do EASA Certification Specifications and Guidance Material for Commercial Air Transport by aeroplanes – scheduled and charter operations (CS-FTL.1) [ênfase nossa].	

2) O CS FTL 1.100 – Applicability estabelece o seguinte: “These Certification Specifications are applicable to commercial air transport by aeroplanes for scheduled and charter operations excluding emergency medical service (EMS), air taxi and single pilot operations”. [ênfase nossa].

Nota-se, portanto, que nem a operação RBAC 135 seria alcançada por essa definição. É imperioso, portanto, que o texto seja ajustado de forma a contemplar as especificidades dos operadores privados (e, por que não, até mesmo aos operadores RBAC 135, o que foge ao escopo desta proposta, focada no RBAC 91).

As aeronaves executivas oferecem assentos extremamente confortáveis, permitindo que um piloto em momento de descanso repouse sem que seja necessária a existência de uma cortina de separação.

Aqui, nos parece que, uma vez mais, os problemas observados nos operadores comerciais (RBAC 121, onde há vários passageiros e uma rotina completamente diversa do RBAC 91) foram replicados para operadores privados, o que não reflete, em absoluto, a realidade. Da maneira como está, apenas aeronaves com crew rest (Classe 1) estão contempladas: nem mesmo uma aeronave de grande alcance (acima de 4000NM) consegue operar com tripulação composta se não contar com “cortina separando dos passageiros”. Dezenas de aeronaves registradas no Brasil são afetadas por esse problema (Embraer Legacy e Praetor, Dassault Falcon 900 e 2000, Gulfstream 450 e 550, Challenger 300, 350, 600 e 650, Bombardier Global, dentre outros). Os estudos solicitados pela ANAC à ABAG contemplaram somente as aeronaves que realizam voos longos sem escalas, tendo deixado de observar as características de dezenas de aeronaves – como aquelas anteriormente mencionadas.

A solução que nos parece mais adequada e mais simples é explicitar que as classes se aplicam somente aos operadores comerciais e charter, da mesma forma que está escrito no documento EASA CS-FTL.1, que balizou a redação da ANAC.

Resultado da análise: Contribuição adotada.

Análise da contribuição:

Comentário GTNO

Normas de referência consultadas quanto à definição precisa da acomodação para o primeiro nível das operações aumentadas [CAR-SOR (TCCA), CAP 371 (UK-CAA), assim como o Guia DRGBA da Flight Safety] referem a necessidade de assento reclinável que seja separado e isolado/protegido dos passageiros e cabine de comando [“(…) a reclining seat that is separated and screened from the passengers and flight deck (…)”]. O requisito, referindo especificamente uma cortina de separação, fornece uma descrição quanto ao mínimo avaliado como necessário para as características de isolamento / proteção que são devidas nesta acomodação para descanso a bordo. Entendemos que essa seria a melhor descrição das condições mínimas para o descanso a bordo em operação sob tripulação aumentada, em aeronave que não possua acomodação para descanso a bordo que possa ser qualificada como de 1ª classe.

Determinações Diretoria

Voto 10200553: alteração da seção A117.11, conforme se segue:

A117.11 Acomodações para descanso a bordo de aeronave

(a) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação composta, descanso a bordo da aeronave, fora da cabine de comando, em acomodação adequada.

(1) Aos tripulantes realizando voos em tripulação composta deve ser assegurado número de acomodações adequadas para descanso a bordo igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples.

(2) Para operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(1) e (2) deste Regulamento, as acomodações requeridas por este parágrafo devem ser pelo menos classe 2.

(b) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação de revezamento, descanso a bordo da aeronave, fora da cabine de comando, em acomodação adequada.

(1) Aos tripulantes realizando voos em tripulação de revezamento deve ser assegurado número de acomodações adequadas para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes.

(2) Para operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(1) e (2) deste Regulamento, as acomodações requeridas por esta seção devem ser pelo menos classe 1.

Justificativa (conforme Voto 10200553):

1.9. Outro ponto que trago divergência está relacionado ao item A117.11 da proposta

do RBAC 117 - Acomodações para Descanso a Bordo de Aeronave. Não é razoável exigir acomodação Classe 2 em aeronaves executivas que operam exclusivamente sob a égide do RBAC 91, com tripulação composta, em operações de longo alcance. Observo que as acomodações a bordo de tais aeronaves normalmente são confortáveis, o que oportuniza e assegura aos tripulantes em voo com tripulação composta, um descanso reparador. Entendo não haver a necessidade de qualquer tipo de segregação física entre os tripulantes em descanso e os passageiros, algo que é necessário no contexto dos operadores sob o RBAC 121, onde há uma quantidade grande de passageiros que circulam dentro da aeronave para acessar os toilet, bem como os serviço de bordo com vários comissários se movimentando durante todo o período de realização do voo. Trago para reflexão que a proposta da área técnica como está, sem uma flexibilização para esses operadores, inviabilizaria a operação de uma grande quantidade de aeronaves de alto desempenho e performance como por exemplo: Embraer Legacy e Praetor, Dassault Falcon 900 e 2000, Gulfstream 450 e 550, Challenger 300, 350, 600 e 650, Bombardier Global dentre outros. Observo que muitas vezes os operadores desses modelos realizam um voo desse tipo por mês, por ano ou até mesmo um único voo, diferentemente dos operadores sob o RBAC 121 que os realizam diariamente e as escalas dos tripulantes são mais frequentes para esse tipo de operação. Ademais, a exigência relativa à acomodação no mínimo Classe 2, para ser cumprida em várias dessas aeronaves, precisará de alteração de projeto de tipo que além de onerar o operador, poderá restringir a liberdade e causar constrangimento ao operador a bordo de suas próprias aeronaves.

1.10. Quando se observa outras autoridades de aviação civil conforme pontuado, a EASA, por exemplo, exige esse tipo de acomodação apenas para operações comerciais. A FAA não estabelece requisitos prescritivos para as acomodações de descanso nas aeronaves utilizadas em operações privadas de aviação geral. A CASA-Austrália não estabelece limites prescritivos e não prescreve requisitos para a acomodação, mas utiliza autorregulação focada em regras de desempenho. Dentre as autoridades relevantes avaliadas, apenas o TCCA Canadá estabelece requisitos prescritivos para a classe de acomodação em operações de aviação geral, em operações com tripulação composta ou de revezamento. Assim, mais uma vez observo que não há consenso entre as autoridades quanto a exigência desse tipo de acomodação em aeronaves executivas, sendo que a maioria não disciplina o tema.

CONTRIBUIÇÃO Nº 64 (23655)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.7

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)

Tabela E.2 - Tripulação simples – Limites de duração de jornada e de tempo de voo

Tipo de jornada Jornada (h) Tempo de voo (h)

Padrão 14 10,5

Na WOCL 12,5 10,5

Estendida Mais de 13 até 15 Não há

Justificativa:

Aqui, uma vez mais, acredita-se que não foi encontrado um adequado equilíbrio entre (a) não estabelecer qualquer limite e (b) impor um limite que penaliza sobremaneira o regulado. A ANAC decidiu reduzir as horas previstas no documento da referência possivelmente sem levar em conta o impacto da decisão e as características dos operadores brasileiros que realizam voos internacionais.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

De antemão, há que se lembrar que há países / agências que não estabelecem quaisquer limites para operadores privados. A ANAC já se decidiu por estabelecer um limite. Porém, a decisão de reduzir em uma hora os limites do documento de referência poderá representar o impedimento da realização de, por exemplo, um voo noturno São Paulo – New York ou New York – São Paulo para aqueles que necessitam de uma escala intermediária (em Manaus, por exemplo). Um voo como esse, comum para operadores privados, exige aproximadamente 10h e demanda uma jornada de 12,5h (por conta da necessidade de procedimentos de emigração / imigração).

Há operadores que executam praticamente somente esse tipo de voo e com grandes intervalos (a cada dois meses, por exemplo). É evidente que os tripulantes podem se preparar adequadamente para diminuir os efeitos da fadiga nesses casos, não só por conta do baixo volume de jornada acumulado, como também, por exemplo, por adotar rotinas de sono já prevenindo a realização do voo.

Por esses motivos, acredita-se que é muito importante que a ANAC estenda um pouco esses limites, levando em consideração a localização geográfica do Brasil em relação aos grandes centros, de forma a não impactar negativamente a operação de dezenas de aeronaves de longo alcance registradas no país.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Considerou-se aqui:

(1) o estudo que já havia sido apontando na proposta submetida à Consulta Pública, indicando menor eficácia para mitigação de fadiga especificamente nas standard operations do DRGBA (Wollmuth. (2017) A Survey Measuring the Efficacy of Duty and Rest Guidelines in Business Aviation Operations. ProQuest Dissertations Publishing.);

(2) o caráter de inovação da proposta atual quando em comparação aos limites de jornada e horas de voo atualmente praticados no Brasil. Estes últimos, conforme Nível Básico do regulamento (conforme a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017), são significativamente mais restritivos em termos de limites de jornada e tempo de voo do que a proposta atual e ainda não foram usados e monitorados no Brasil;

(3) a adoção da sugestão recebida no sentido de se deixar de prever um manual do operador para seu gerenciamento de fadiga e de gerenciamento de risco de fadiga, o que não coincide com o originalmente previsto nas normas de referência consultadas, incluindo CAR/SOR (Transport Canada) e o próprio guia DRGBA, que refere a existência de procedimentos de gerenciamento de fadiga e de risco de fadiga inseridos em manual desenvolvido pelo operador. O CAR/SOR inclui previsão para um SGSO, o que não ocorre no Brasil para este segmento.

CONTRIBUIÇÃO Nº 65 (23656)

Identificação

Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.13
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

E117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento

(a) Se forem utilizadas tripulações compostas ou de revezamento, havendo uma distribuição balanceada do tempo individual de voo na cabine e do descanso para cada tripulante, a jornada máxima desta tripulação composta ou de revezamento será:

(1) de até 17 horas, com máximo tempo individual de voo na cabine de 12 horas, desde que uma acomodação esteja disponível para o descanso a bordo; e

Justificativa:

O grande problema deste item é a referência à acomodação Classe 2. Sobre esse tema, é imprescindível registrar que:

1) A definição de Classe de acomodação foi retirada do EASA Certification Specifications and Guidance Material for Commercial Air Transport by aeroplanes – scheduled and charter operations (CS-FTL.1) [ênfase nossa].

2) O CS FTL 1.100 – Applicability estabelece o seguinte: “These Certification Specifications are applicable to commercial air transport by aeroplanes for scheduled and charter operations excluding emergency medical service (EMS), air taxi and single pilot operations”. [ênfase nossa].

Nota-se, portanto, que nem a operação RBAC 135 seria alcançada por essa definição. É imperioso, portanto, que o texto seja ajustado de forma a contemplar as especificidades dos operadores privados (e, por que não, até mesmo aos operadores RBAC 135, o que foge ao escopo desta proposta, focada no RBAC 91).

As aeronaves executivas oferecem assentos extremamente confortáveis, permitindo que um piloto em momento de descanso repose sem que seja necessária a existência de uma cortina de separação.

Aqui, nos parece que, uma vez mais, os problemas observados nos operadores comerciais (RBAC 121, onde há vários passageiros e uma rotina completamente diversa do RBAC 91) foram replicados para operadores privados, o que não reflete, em absoluto, a realidade. Da maneira como está, apenas aeronaves com crew rest (Classe 1) estão contempladas: nem mesmo uma aeronave de grande alcance (acima de 4000NM) consegue operar com tripulação composta se não contar com “cortina separando dos passageiros”. Dezenas de aeronaves registradas no Brasil são afetadas por esse problema (Embraer Legacy e Praetor, Dassault Falcon 900 e 2000, Gulfstream 450 e 550, Challenger 300, 350, 600 e 650, Bombardier Global, dentre outros). Os estudos solicitados pela ANAC à ABAG contemplaram somente as aeronaves que realizam voos longos sem escalas, tendo deixado de observar as características de dezenas de aeronaves – como aquelas anteriormente mencionadas.

A solução que nos parece mais adequada e mais simples é remover a menção à “Classe 2”. Peçam cadeiras que reclinam até 90°, mas não cortina. Ressalte-se que isso não impacta operadores que não sejam RBAC 91, visto que o Apêndice E só se aplica a esses. Originalmente, as Classes se aplicam somente aos operadores comerciais e charter, da mesma forma que está escrito no documento EASA CS-FTL.1, que balizou a redação da ANAC.

Resultado da análise: Contribuição adotada.

Análise da contribuição:

Comentários GTNO

Normas de referência consultadas quanto à definição precisa da acomodação para o primeiro nível das operações aumentadas [CAR-SOR (TCCA), CAP 371 (UK-CAA), assim como o Guia DRGBA da Flight Safety] referem a necessidade de assento reclinável que seja separado e isolado/protegido dos passageiros e cabine de comando [“(…) a reclining seat that is separated and screened from the passengers and flight deck (...)”]. O requisito, referindo especificamente uma cortina de separação, fornece uma descrição quanto ao mínimo avaliado como necessário para as características de isolamento / proteção que são devidas nesta acomodação para descanso a bordo. Entendemos que essa seria a melhor descrição das condições mínimas para o descanso a bordo em operação sob tripulação aumentada, em aeronave que não possua acomodação para descanso a bordo que possa ser qualificada como de classe 1.

Determinações Diretoria

Voto 10200553: alteração do parágrafo E117.13(a), conforme se segue:

E117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento

(a) Se forem utilizadas tripulações compostas ou de revezamento, havendo uma distribuição balanceada do tempo individual de voo na cabine e do descanso para cada tripulante, a jornada máxima desta tripulação composta ou de revezamento será de até 20 horas, com máximo tempo individual de voo na cabine de 14 horas, desde que exista uma acomodação adequada disponível, fora da cabine de comando, para o descanso a bordo.

Justificativa (conforme Voto 10200553):

1.11. Outro ponto no mesmo diapasão está relacionado à proposta contida no Apêndice E que se aplica aos operadores segundo o RBAC 91, seção E117.13 - Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento. A proposta exige as mesmas acomodações do tipo Classe 2 para descanso a bordo, para jornada máxima de até 17 horas e 12 horas de voo e Classe 1 para jornadas de 20 horas e 14 horas de voo. Como dito anteriormente, tal exigência inviabilizaria a utilização de aeronaves de alta performance em voos esporádicos e não rotineiros. A meu ver, seria razoável excluir as classes de acomodação em ambos os casos, e a jornada máxima de 17 horas e 12 horas de voo uma vez que esta já se aproxima da jornada longa com tripulação simples. Assim, vejo

oportunidade de manter a jornada máxima de 20 horas e 14 horas de voo somada à criação de critérios como de descanso antes e depois do voo, o descanso a bordo para tripulante em local separado da cabine de comando e em assento reclinável, que já seriam medidas de mitigação que entendo razoáveis e suficientes.

CONTRIBUIÇÃO Nº 66 (23657)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Enio Beal Júnior Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.23 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: E117.23 Períodos de repouso após jornada e de folga periódica Repouso após jornada (e) Folga periódica mínima para viagens que contenham acima de duas jornadas na WOCL. Não obstante o previsto no parágrafo (d) desta seção, a duração da folga após uma viagem que contenha, acima de duas jornadas na WOCL, deve ser de no mínimo 48 horas, englobando duas noite locais.	
Justificativa: Uma vez mais, acredita-se que não foi encontrado um adequado equilíbrio entre (a) não estabelecer qualquer limite e (b) impor um limite que penaliza sobremaneira o regulado. A ANAC decidiu aplicar a regra mesmo quando há somente uma jornada na WOCL, a despeito do que consta do documento de referência, possivelmente sem levar em conta o impacto e as características dos operadores brasileiros que realizam voos internacionais. Novamente, há que se relembrar que existem países / agências que não estabelecem quaisquer limites para operadores privados. A ANAC, por sua vez, não só decidiu por estabelecer uma regra, como também aumentou a restrição encontrada no documento que usou como referência. Essa decisão traz enorme impacto para, por exemplo, um voo para o Oriente Médio ou Ásia com escala na Europa, que passará a exigir dois pernoites intermediários. Para operadores privados, voos como esse não acontecem com frequência. Isso permite que os tripulantes possam se preparar adequadamente para diminuir os efeitos da fadiga nesses casos, não só por conta do baixo volume de jornada acumulado, como também, por exemplo, ao adotar rotinas de sono já prevenindo a realização do voo. Por esses motivos, é muito importante que a ANAC ajuste a redação do item, levando em considerando a localização geográfica do Brasil em relação aos grandes centros, de forma a não impactar negativamente a operação de dezenas de aeronaves de longo alcance registradas no país. A utilização das regras previstas no documento de referência (DRGBA) já seria suficiente para garantir um adequado nível de atenção à fadiga.	
Resultado da análise: Contribuição inteiramente adotada.	
Análise da contribuição: Alterados os parágrafos E117.23(e) e, ainda, E117.23(a)(3)(i), (este último para repouso periódico, quando ainda perdura a viagem), de forma a prever repouso / folga periódicos mínimos aumentados para 48 horas, incluindo duas noites locais, após 3 ou mais jornadas na WOCL ocorridas em até 6 períodos de 24 horas.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 67 (23672)	
Identificação	
Autor da Contribuição: LUCAS MARTINS JORGE Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.7 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro que sejam retomados os limites anteriores determinados pela Lei do Aeronauta.	
Justificativa: O RBAC permite que hajam jornadas de até 13 horas. É um aumento considerável para uma categoria que já trabalhava no limite quando era regida pelos limites da Lei do Aeronauta. Não se pode comparar a operação Brasil com outras operações ao redor do mundo. Aqui a gente faz 4, às vezes 5 etapas em um dia de trabalho. Fases de preparação de cabine e cockpit, operações de solo, decolagem, aproximação e pouso são extremamente complexas e cansativas. Sobretudo em cenários de tráfego aéreo congestionado e condições climáticas marginais. Algumas vezes a permanência no hotel para descanso não chega a 11 horas. Mesmo que tenhamos uma "shutoff valve" para nos desligar quando quisermos e dormir, efetivamente, as 8 horas propostas, precisamos nos desligar, distrair nossas cabeças do trabalho, nos alimentar adequadamente e praticar exercícios físicos. A jornada é longa e o descanso é insuficiente, dados sintomas e sinais óbvios de cansaço observados e sentidos ao longo das nossas jornadas. Sugiro que vocês vejam o resultado da pesquisa conduzida pelo SNA sobre os efeitos dessa nova regulamentação e o perigo que ela representa para a segurança de voo: https://www.aeronautas.org.br/relatorio-de-fadiga/ . Pela atenção, agradeço.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 68 (23681)	
Identificação	
Autor da Contribuição: LUCAS MARTINS JORGE Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.7 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro que sejam retomados os limites anteriores determinados pela Lei do Aeronauta.	
Justificativa: O RBAC permite que hajam jornadas de até 13 horas. É um aumento considerável para uma categoria que já trabalhava no limite quando era regida pelos limites da Lei do Aeronauta. Não se pode comparar a operação Brasil com outras operações ao redor do mundo. Aqui a gente faz 4, às vezes 5 etapas em um dia de trabalho. As operações durante as fases de preparação de cabine e cockpit, operações de solo, decolagem, aproximação e pouso são extremamente complexas e cansativas. Sobretudo em cenários de tráfego aéreo congestionado e condições climáticas marginais. Algumas vezes a permanência no hotel para descanso não chega a 11 horas. Mesmo que tenhamos uma "shutoff valve" para nos	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

desligar quando quisermos e dormir, efetivamente, as 8 horas propostas, precisamos nos desligar, distrair nossas cabeças do trabalho, nos alimentar adequadamente e praticar exercícios físicos. A jornada é longa e o descanso é insuficiente, dados sintomas e sinais óbvios de cansaço observados e sentidos ao longo das nossas jornadas. Sugiro que vocês vejam o resultado da pesquisa conduzida pelo SNA sobre os efeitos dessa nova regulamentação e o perigo que ela representa para a segurança de voo: <https://www.aeronautas.org.br/relatorio-de-fadiga/> . Pela atenção, agradeço.

**Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.
Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.**

Análise da contribuição:
Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 69 (23682)

Identificação

Autor da Contribuição: LUCAS MARTINS JORGE Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.17 Tipo de contribuição: Alteração
--	--

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:
(b) Extensão de jornada: Sugiro que a regulamentação volte a vedar a extensão de jornada em locais onde há base contratual da empresa

Justificativa:
As empresas devem contar com tripulações de reserva e sobreaviso para imprevistos operacionais nessas localidades.

**Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.
Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.**

Análise da contribuição:
Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 70 (23683)

Identificação

Autor da Contribuição: LUCAS MARTINS JORGE Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.25 Tipo de contribuição: Alteração
--	--

Contribuição

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugiro o retorno aos limites anteriores ao RBAC 117, aqueles estabelecidos pela Lei do Aeronauta.
Justificativa: Houve um aumento colossal nos nossos limites de jornada. Considerando o limite de 90 horas em 28 dias, houve situações de um amigo meu que contabilizou inacreditáveis 102 horas em um mês de trabalho. Isso representa um aumento de aproximadamente 20% dos limites mensais anteriores ao RBAC 117; que eram de 85 horas mensais. Mais uma vez, sugiro que acessem os resultados da pesquisa conduzida pelo SNA para observarem os efeitos práticos dessa nova regulamentação: https://www.aeronautas.org.br/relatorio-de-fadiga/ Pela atenção, agradeço.
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 71 (23699)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Rafael Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art.1º Tipo de contribuição: Outros
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: O RBAC deve ser todo revisado deixando menos engessado dando mais liberdade nas jornadas Hoje as jornadas diurnas são muito extensas e as noturnas muito limitação.	
Justificativa: Da forma como está aumentou muito o risco de fadiga	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 72 (23766)
Identificação

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

<p>Autor da Contribuição: Bruno Categoria: Aeronauta</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Art.1º Tipo de contribuição: Alteração</p>
<p>Contribuição</p>	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O período relacionado ao começo da jornada do tripulante, tem que ser contado a partir da saída do hotel. Apresentação deve ser contabilizada no hotel. O tripulante é obrigado a sair do hotel 2 horas, 2 horas e 30 minutos antes da decolagem. É claro que há desgaste e que esse tempo deveria contar para a regulamentação de jornada do aeronauta. Os 30 minutos que está em vigor é uma vergonha e a anac tem que se responsabilizar e mudar isso.</p>	
<p>Justificativa: O tripulante já está a disposição da empresa a partir da sua saída do hotel. Tem que ser contado a jornada a partir dessa hora.</p>	
<p>Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.</p>	
<p>Análise da contribuição: Recomendamos que essa contribuição seja acatada, isto é, que o término do repouso ocorra na saída do hotel nos pernoites fora de base, para os operadores do RBAC 121 e operadores regulares do RBAC 135. Isto tem o potencial de resolver o problema do operador iniciar o transporte do hotel para o aeroporto muito antes do final do repouso.</p>	

<p>CONTRIBUIÇÃO Nº 73 (23788)</p>	
<p>Identificação</p>	
<p>Autor da Contribuição: Rodrigo Gomes de Mello Louro Categoria: Aeronauta</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.29 Tipo de contribuição: Alteração</p>
<p>Contribuição</p>	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração para janela de horário considerado como fim do período de madrugada de 06:00 para 07:00</p>	
<p>Justificativa: O aeronauta ao iniciar a programação as 06:00 precisa acordar pelo menos antes ou às 05:00 para se apresentar as 06:00, logo, se o aeronauta inicia três ou quatro programações as 06:00 inclusive, ele está sim excedendo o limite de madrugadas consecutivas estabelecido na alínea C do RBAC 117 - 29. Acredito que seja contributivo atribuir o fim da madrugada para 07:00, já que assim o aeronauta despertaria mais tarde para se apresentar para sua atividade laboral.</p>	
<p>Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.</p>	

Análise da contribuição:

O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).

CONTRIBUIÇÃO Nº 74 (23797)

Identificação

Autor da Contribuição: Edlidia R. C. Tavares
Categoria: Outros

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Outros

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Não consigo acreditar que uma Norma que veio ao ordenamento para gerenciar a questão de Fadiga resulta em só causar mais Fadiga aos tripulantes... Destaco que no Relatório Final de Acidente do VASP 168 em Fortaleza já foi levantado a questão de Fadiga e o tripulante lá estava só com 78 horas nos últimos 30 dias para um limite de 85 na época. Hoje são 90 horas em 28 dias (que por vezes resulta em 115 horas nos 31 dias até mesmo pois as empresas hoje utilizam muito a técnica de enviar o tripulante de Extra para não contar horas, mas ele trabalha do mesmo jeito pois o custo da eficiência para a empresa é usar ao máximo o tripulante. Outro absurdo é a questão dos horários de apresentação fora da base sendo 1 hora antes do voo, mas o tripulante é obrigado a sair 2h30 antes... Após os pousos a jornada se encerra 30 ou 45 minutos após o corte dos motores, mas a tripulação é obrigada a ficar na aeronave até a última cadeira de rodas sair, mas não existe empenho da empresa aérea em atender o cadeirante e a desculpa é jogar a responsabilidade para a empresa tercerizada... E depois quando nos manifestamos junto a empresa recebemos a resposta isso pode ser imoral, mas é legal! Algo inexistente do ponto de vista jurídico que já que para ser legal a norma precisa também ser moral!

Justificativa:

Isso tudo parece ser apenas reclamações infundadas e sem provas, mas isso ocorre pois a agência faz vistas grossas da realidade e o tripulante que reclama é punido com a demissão sumária na primeira oportunidade... Gostaria que a agência enviasse mais seus Inspacs para realmente fiscalizar a política da empresa e não ficar criando caso com os tripulantes que estão fazendo o melhor que podem... E quando da aprovação de maiores limites que a agência participasse na seleção dos tripulantes, pois várias vezes a empresa reserva tripulantes específicos para determinadas aprovações e estes tripulantes acabam por ter durante a certificação uma escala privilegiada que contribui para não parecer fadigado. Acidentes por fadiga é comum no mundo inteiro e vai passar a ser comum aqui também, mas a indústria não vai deixar transparecer esta questão pois ao fim o que manda mesmo é a questão econômica...

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 75 (23798)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: Edlídia R. C. Tavares Categoria: Outros	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Outros
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Não consigo acreditar que uma Norma que veio ao ordenamento para gerenciar a questão de Fadiga resulta em só causar mais Fadiga aos tripulantes... Destaco que no Relatório Final de Acidente do VASP 168 em Fortaleza já foi levantado a questão de Fadiga e o tripulante lá estava só com 78 horas nos últimos 30 dias para um limite de 85 na época. Hoje são 90 horas em 28 dias (que por vezes resulta em 115 horas nos 31 dias até mesmo pois as empresas hoje utilizam muito a técnica de enviar o tripulante de Extra para não contar horas, mas ele trabalha do mesmo jeito pois o custo da eficiência para a empresa é usar ao máximo o tripulante. Outro absurdo é a questão dos horários de apresentação fora da base sendo 1 hora antes do voo, mas o tripulante é obrigado a sair 2h30 antes... Após os pousos a jorjada se encerra 30 ou 45 minutos após o corte dos motores, mas a tripulação é obrigada a ficar na aeronave até a ultima cadeira de rodas sair, mas não existe empenho da empresa aérea em atender o cadeirante e a desculpa é jogar a responsabilidade para a empresa tercerizada... E depois quando nos manifestamos junto a empresa recebemos a resposta isso pode ser imoral, mas é legal! Algo inexistente do ponto de vista juridico que já que para ser legal a norma precisa também ser moral!	
Justificativa: Isso tudo parece ser apenas reclamações infundadas e sem provas, mas isso ocorre pois a agência faz vistas grossas da realidade e o tripulante que reclama é punido com a demissão sumária na primeira oportunidade... Gostaria que a agência enviasse mais seus Inspacs para realmente fiscalizar a politica da empresa e não ficar criando caso com os tripulantes que estão fazendo o melhor que podem... E quando da aprovação de maiores limites que a agencia participasse na seleção dos tripulantes, pois varias vezes a empresa reservam tripulantes específicos para determinadas aprovações e estes tripulantes acabam por ter durante a certificação uma escala privilegiada que contribui para não parecer fadigado. Acidentes por fadiga é comum no mundo inteiro e vai passar a ser comum aqui também, mas a industria não vai deixar transparecer esta questão pois ao fim o que manda mesmo é a questão economica...	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 76 (23811)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Bruno Udelsmann Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.21 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (1) no caso de viagem ou treinamento que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

jornada será deve ser acrescido de, no mínimo, uma hora; para efeitos de cálculo de limite de jornada conforme B117.7 e B117.9 deverão ser comparados os limites considerando o horário real de apresentação e o horário real menos uma hora, a jornada mais restritiva deverá ser considerada.

Justificativa:

O tempo de deslocamento entre aeroportos, em especial em São Paulo é muito superior a uma hora, os tripulantes acabam submetidos a tempos de vigília extensos que não levam em consideração um longo período de deslocamento, em especial em apresentações em horários matutinos.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 77 (23818)

Identificação

Autor da Contribuição: Jaqueline de Oliveira
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

O índice de incidente aumentou drasticamente pelo fato da tripulação estar fadigada .

Justificativa:

...

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Contribuição muito genérica e sem justificativas que subsidiem a afirmação feita na contribuição.

Até o presente momento, no entanto, o CENIPA não apresentou acidentes ocorridos por fadiga após a entrada em vigor do RBAC 117.

CONTRIBUIÇÃO Nº 78 (23819)

Identificação

Autor da Contribuição: Fernando Tavella
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.21
Tipo de contribuição: Esclarecimento

Contribuição

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Essa talvez seja a parte mais frágil do referido RBAC e onde repousa o maior risco à segurança de voo.

Justificativa:

Para as empresas, o fiel cumprimento da legislação é o suficiente para que o tripulante esteja preparado para quaisquer voos, quando o tripulante se utiliza do “não se sentir apto” existe todo tipo de dificuldades e pressões ocultas para dissuadi-lo de utilizar tal artifício.

Não é incomum que as empresas alimentem os softwares de gerenciamento de fadiga com dados irrealistas, que não levam em conta o real tempo de deslocamento entre aeroporto e hotel, tempos de descanso mínimos contados única e exclusivamente 30 min após o corte e 30 minutos de apresentação antes da decolagem, geram tempo de efetivo descanso em hotel fora de base, insuficientes para alimentação, higiene e ainda aproveitar a única chance de dormir bem em menos de 8 horas. Não existe finalização e não se leva em conta deslocamentos de mais de 2 horas entre aeroporto e hotel e mais de 2 horas para fazer o oposto após o descanso (ex aeroporto de SBSG que é distante da cidade). São 4 horas inutilizadas do descanso que são computadas como 30 min + 30 min pelas empresas.

Estando dentro do que manda o regulamento, qualquer tentativa do tripulante de se declarar inapto leva a análise da escala pelo software que não está parametrizado pela realidade, o que não indica fadiga e assim o tripulante é tratado como tendo algum tipo de problema e encaminhado para psicólogo que tem a função somente de fazê-lo sentir se impelido a não usar o direito de não se sentir apto a próxima vez.

Falta adequar o RBAC à realidade sob o risco de enfrentarmos um acidente de grandes proporções gerado por fadiga.

Uma sugestão é que as 12 horas de descanso seja controlado pela empresa entre Check in e Check out de hotel e não 30 minutos após o corte e 30 minutos antes da decolagem e que ao relatar não estar apto, o tripulante seja tratado adequadamente e a análise de fadiga subsequente seja realizada com base na realidade e não na ficção, que sob a proteção da lei as empresas utilizam.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 79 (23820)

Identificação

Autor da Contribuição: Marcelo Pinho da Torre
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A fadiga é subjetiva ao indivíduo, com isso não restringir limites de madrugadas em regulamentação, devendo o aeronauta ficar livre para dar ciência a sua programação de voo com sua anuência.

Justificativa:

O tripulante ter autonomia para aceitar ou não uma programação de voo em período noturno dentro de seu autoconhecimento de seu biológico, alguns indivíduos preferem voos a noite e com isso fica limitado segundo as normas da regulamentação do aeronauta e RBAC117.

O aceite de jornadas múltiplas de madrugada, são de exclusiva responsabilidade do aeronauta, sendo ele o responsável por aceitar as trocas ou solicitações da empresa.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

O relógio biológico circadiano acompanha o ciclo dia/noite resistindo à adaptação a qualquer padrão que não seja o do sono à noite. Tal condição não se altera quando um indivíduo está (seja esporádica ou continuamente) acordado e trabalhando à noite.

Quando indivíduos estão acordados durante o período noturno e seu sono subsequente será mais tarde do que o normal em seu ciclo do relógio biológico circadiano, eles têm um tempo limitado para dormir antes que o sinal de alerta circadiano os acorde, o que pode causar sono restrito após um turno noturno.

Como regra geral, quanto mais o sono é deslocado da parte ótima do ciclo do relógio biológico circadiano, mais difícil se torna para os indivíduos obterem sono adequado (ou seja, é mais provável que experimentem restrição de sono).

À medida que a restrição de sono continua, as pessoas se tornam cada vez menos confiáveis ao avaliar seu próprio estado funcional. Embora testes objetivos e subjetivos sejam úteis para medir os níveis de fadiga e alerta, os testes objetivos de fadiga são mais confiáveis para medir o prejuízo no desempenho relacionado à fadiga.

Ainda que, por diferenças individuais, algumas pessoas possam ser mais resilientes aos efeitos da restrição de sono do que outras, ainda é cedo no desenvolvimento das pesquisas a respeito para que tais diferenças individuais possam ser aplicadas, com segurança, na gestão da fadiga de um conjunto de pessoas, por exemplo, estabelecendo em regulamento estratégias de mitigação pessoal diferentes para pessoas mais ou menos afetadas pela restrição de sono, ou um acúmulo desproporcional de jornadas noturnas e na madrugada para um dado indivíduo.

Apesar das limitações estabelecidas na Lei do Aeronauta e no RBAC 117 quanto às operações noturnas e na madrugada, os operadores já possuem alguma discricionariedade para prever escalas com maior frequência de operações noturnas ou diurnas para diferentes tripulantes.

Em acréscimo ao acima exposto, segundo a seção 117.21 do RBAC 117, o tripulante pode recusar uma jornada para a qual não se encontra preparado por motivo de fadiga. Desta forma, entendemos que o solicitado na presente contribuição já está atendido pelo RBAC 117.

CONTRIBUIÇÃO Nº 80 (23821)

Identificação

Autor da Contribuição: Marcelo Pinho da Torre
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A fadiga é subjetiva ao indivíduo, com isso não restringir limites de madrugadas em regulamentação, devendo o aeronauta ficar livre para dar ciência a sua programação de voo com sua anuência.

Justificativa:

O tripulante ter autonomia para aceitar ou não uma programação de voo em período noturno dentro de seu autoconhecimento de seu biológico, alguns indivíduos preferem voos a noite e com isso fica limitado segundo as normas da regulamentação do aeronauta e RBAC117.

O aceite de jornadas múltiplas de madrugada, são de exclusiva responsabilidade do aeronauta, sendo ele o responsável por aceitar as trocas ou solicitações da empresa.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

O relógio biológico circadiano acompanha o ciclo dia/noite resistindo à adaptação a qualquer padrão que não seja o do sono à noite. Tal condição não se altera quando um indivíduo está (seja esporádica ou continuamente) acordado e trabalhando à noite.

Quando indivíduos estão acordados durante o período noturno e seu sono subsequente será mais tarde do que o normal em seu ciclo do relógio biológico circadiano, eles têm um tempo limitado para dormir antes que o sinal de alerta circadiano os acorde, o que pode causar sono restrito após um turno noturno.

Como regra geral, quanto mais o sono é deslocado da parte ótima do ciclo do relógio biológico circadiano, mais difícil se torna para os indivíduos obterem sono adequado (ou seja, é mais provável que experimentem restrição de sono).

À medida que a restrição de sono continua, as pessoas se tornam cada vez menos confiáveis ao avaliar seu próprio estado funcional. Embora testes objetivos e subjetivos sejam úteis para medir os níveis de fadiga e alerta, os testes objetivos de fadiga são mais confiáveis para medir o prejuízo no desempenho relacionado à fadiga.

Ainda que, por diferenças individuais, algumas pessoas possam ser mais resilientes aos efeitos da restrição de sono do que outras, ainda é cedo no desenvolvimento das pesquisas a respeito para que tais diferenças individuais possam ser aplicadas, com segurança, na gestão da fadiga de um conjunto de pessoas, por exemplo, estabelecendo em regulamento estratégias de mitigação pessoal diferentes para pessoas mais ou menos afetadas pela restrição de sono, ou um acúmulo desproporcional de jornadas noturnas e na madrugada para um dado indivíduo.

Apesar das limitações estabelecidas na Lei do Aeronauta e no RBAC 117 quanto às operações noturnas e na madrugada, os operadores já possuem alguma discricionariedade para prever escalas com maior frequência de operações noturnas ou diurnas para diferentes tripulantes.

Em acréscimo ao acima exposto, segundo a seção 117.21 do RBAC 117, o tripulante pode recusar uma jornada para a qual não se encontre preparado por motivo de fadiga. Desta forma, entendemos que o solicitado na presente contribuição já está atendido pelo RBAC 117.

CONTRIBUIÇÃO Nº 81 (23822)

Identificação

Autor da Contribuição: Marcelo Pinho da Torre
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A fadiga é subjetiva ao indivíduo, com isso não restringir limites de madrugadas em regulamentação, devendo o aeronauta ficar livre para dar ciência a sua programação de voo com sua anuência.

Justificativa:

O tripulante ter autonomia para aceitar ou não uma programação de voo em período noturno dentro de seu autoconhecimento de seu biológico, alguns indivíduos preferem voos a noite e com isso fica limitado segundo as normas da regulamentação do aeronauta e RBAC117.

O aceite de jornadas múltiplas de madrugada, são de exclusiva responsabilidade do aeronauta, sendo ele o responsável por aceitar as trocas ou solicitações da empresa.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

O relógio biológico circadiano acompanha o ciclo dia/noite resistindo à adaptação a qualquer padrão que não seja o do sono à noite. Tal condição não se altera quando um indivíduo está (seja esporádica ou continuamente) acordado e trabalhando à noite.

Quando indivíduos estão acordados durante o período noturno e seu sono subsequente será mais tarde do que o normal em seu ciclo do relógio biológico circadiano, eles têm um tempo limitado para dormir antes que o sinal de alerta circadiano os acorde, o que pode causar sono restrito após um turno noturno.

Como regra geral, quanto mais o sono é deslocado da parte ótima do ciclo do relógio biológico circadiano, mais difícil se torna para os indivíduos obterem sono adequado (ou seja, é mais provável que experimentem restrição de sono).

À medida que a restrição de sono continua, as pessoas se tornam cada vez menos confiáveis ao avaliar seu próprio estado funcional. Embora testes objetivos e subjetivos sejam úteis para medir os níveis de fadiga e alerta, os testes objetivos de fadiga são mais confiáveis para medir o prejuízo no desempenho relacionado à fadiga.

Ainda que, por diferenças individuais, algumas pessoas possam ser mais resilientes aos efeitos da restrição de sono do que outras, ainda é cedo no desenvolvimento das pesquisas a respeito para que tais diferenças individuais possam ser aplicadas, com segurança, na gestão da fadiga de um conjunto de pessoas, por exemplo, estabelecendo em regulamento estratégias de mitigação pessoal diferentes para pessoas mais ou menos afetadas pela restrição de sono, ou um acúmulo desproporcional de jornadas noturnas e na madrugada para um dado indivíduo.

Apesar das limitações estabelecidas na Lei do Aeronauta e no RBAC 117 quanto às operações noturnas e na madrugada, os operadores já possuem alguma discricionariedade para prever escalas com maior frequência de operações noturnas ou diurnas para diferentes tripulantes.

Em acréscimo ao acima exposto, segundo a seção 117.21 do RBAC 117, o tripulante pode recusar uma jornada para a qual não se encontra preparado por motivo de fadiga. Desta forma, entendemos que o solicitado na presente contribuição já está atendido pelo RBAC 117.

CONTRIBUIÇÃO Nº 82 (23823)

Identificação

Autor da Contribuição: Marcelo Pinho da Torre
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A fadiga é subjetiva ao indivíduo, com isso não restringir limites de madrugadas em regulamentação, devendo o aeronauta ficar livre para dar ciência a sua programação de voo com sua anuência.

Justificativa:

O tripulante ter autonomia para aceitar ou não uma programação de voo em período noturno dentro de seu autoconhecimento de seu biológico, alguns indivíduos preferem voos a noite e com isso fica limitado segundo as normas da regulamentação do aeronauta e RBAC117.

O aceite de jornadas múltiplas de madrugada, são de exclusiva responsabilidade do aeronauta, sendo ele o responsável por aceitar as trocas ou solicitações da empresa.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

O relógio biológico circadiano acompanha o ciclo dia/noite resistindo à adaptação a qualquer padrão que não seja o do sono à noite. Tal condição não se altera quando um indivíduo está (seja esporádica ou continuamente) acordado e trabalhando à noite.

Quando indivíduos estão acordados durante o período noturno e seu sono subsequente será mais tarde do que o normal em seu ciclo do relógio biológico circadiano, eles têm um tempo limitado para dormir antes que o sinal de alerta circadiano os acorde, o que pode causar sono restrito após um turno noturno.

Como regra geral, quanto mais o sono é deslocado da parte ótima do ciclo do relógio biológico circadiano, mais difícil se torna para os indivíduos obterem sono adequado (ou seja, é mais provável que experimentem restrição de sono).

À medida que a restrição de sono continua, as pessoas se tornam cada vez menos confiáveis ao avaliar seu próprio estado funcional. Embora testes objetivos e subjetivos sejam úteis para medir os níveis de fadiga e alerta, os testes objetivos de fadiga são mais confiáveis para medir o prejuízo no desempenho relacionado à fadiga.

Ainda que, por diferenças individuais, algumas pessoas possam ser mais resilientes aos efeitos da restrição de sono do que outras, ainda é cedo no desenvolvimento das pesquisas a respeito para que tais diferenças individuais possam ser aplicadas, com segurança, na gestão da fadiga de um conjunto de pessoas, por exemplo, estabelecendo em regulamento estratégias de mitigação pessoal diferentes para pessoas mais ou menos afetadas pela restrição de sono, ou um acúmulo desproporcional de jornadas noturnas e na madrugada para um dado indivíduo.

Apesar das limitações estabelecidas na Lei do Aeronauta e no RBAC 117 quanto às operações noturnas e na madrugada, os operadores já possuem alguma discricionariedade para prever escalas com maior frequência de operações noturnas ou diurnas para diferentes tripulantes.

Em acréscimo ao acima exposto, segundo a seção 117.21 do RBAC 117, o tripulante pode recusar uma jornada para a qual não se encontre preparado por motivo de fadiga. Desta forma, entendemos que o solicitado na presente contribuição já está atendido pelo RBAC 117.

CONTRIBUIÇÃO Nº 83 (23824)

Identificação

Autor da Contribuição: Marcelo Pinho da Torre
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A fadiga é subjetiva ao indivíduo, com isso não restringir limites de madrugadas em regulamentação, devendo o aeronauta ficar livre para dar ciência a sua programação de voo com sua anuência.

Justificativa:

O tripulante ter autonomia para aceitar ou não uma programação de voo em período noturno dentro de seu autoconhecimento de seu biológico, alguns indivíduos preferem voos a noite e com isso fica limitado segundo as normas da regulamentação do aeronauta e RBAC117.

O aceite de jornadas múltiplas de madrugada, são de exclusiva responsabilidade do aeronauta, sendo ele o responsável por aceitar as trocas ou solicitações da empresa.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

O relógio biológico circadiano acompanha o ciclo dia/noite resistindo à adaptação a qualquer padrão que não seja o do sono à noite. Tal condição não se altera quando um indivíduo está (seja esporádica ou continuamente) acordado e trabalhando à noite.

Quando indivíduos estão acordados durante o período noturno e seu sono subsequente será mais tarde do que o normal em seu ciclo do relógio biológico circadiano, eles têm um tempo limitado para dormir antes que o sinal de alerta circadiano os acorde, o que pode causar sono restrito após um turno noturno.

Como regra geral, quanto mais o sono é deslocado da parte ótima do ciclo do relógio biológico circadiano, mais difícil se torna para os indivíduos obterem sono adequado (ou seja, é mais provável que experimentem restrição de sono).

À medida que a restrição de sono continua, as pessoas se tornam cada vez menos confiáveis ao avaliar seu próprio estado funcional. Embora testes objetivos e subjetivos sejam úteis para medir os níveis de fadiga e alerta, os testes objetivos de fadiga são mais confiáveis para medir o prejuízo no desempenho relacionado à fadiga.

Ainda que, por diferenças individuais, algumas pessoas possam ser mais resilientes aos efeitos da restrição de sono do que outras, ainda é cedo no desenvolvimento das pesquisas a respeito para que tais diferenças individuais possam ser aplicadas, com segurança, na gestão da fadiga de um conjunto de pessoas, por exemplo, estabelecendo em regulamento estratégias de mitigação pessoal diferentes para pessoas mais ou menos afetadas pela restrição de sono, ou um acúmulo desproporcional de jornadas noturnas e na madrugada para um dado indivíduo.

Apesar das limitações estabelecidas na Lei do Aeronauta e no RBAC 117 quanto às operações noturnas e na madrugada, os operadores já possuem alguma discricionariedade para prever escalas com maior frequência de operações noturnas ou diurnas para diferentes tripulantes.

Em acréscimo ao acima exposto, segundo a seção 117.21 do RBAC 117, o tripulante pode recusar uma jornada para a qual não se encontra preparado por motivo de fadiga. Desta forma, entendemos que o solicitado na presente contribuição já está atendido pelo RBAC 117.

CONTRIBUIÇÃO Nº 84 (23826)

Identificação

Autor da Contribuição: BRUNO EDUARDO DE CARVALHO NOBRE

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Considerar a madrugada, período das 22:00 às 08:00.

Justificativa:

Para chegar em Guarulhos às 07:00, tenho que acordar 04:30 e pegar o ônibus das 05:15 ou 05:45, fazendo com que esteja sempre acordando antes das 06:00 e no final da jornada me sinto muito cansado e com poucos reflexos. Caso tenha várias programações consecutivas, me sinto extremamente fatigado..

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).

Considerando que esta contribuição, provavelmente, se refere aos operadores do RBAC 121, ela foi enviada ao Tema 21 para análise.

CONTRIBUIÇÃO Nº 85 (23827)

Identificação

Autor da Contribuição: BRUNO EDUARDO DE CARVALHO NOBRE

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Considerar a madrugada, período das 22:00 às 08:00.

Justificativa:

Para chegar em Guarulhos às 07:00, tenho que acordar 04:30 e pegar o ônibus das 05:15 ou 05:45, fazendo com que esteja sempre acordando antes das 06:00 e no final da jornada me sinto muito cansado e com poucos reflexos. Caso tenha várias programações consecutivas, me sinto extremamente fatigado..

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).

Considerando que esta contribuição, provavelmente, se refere aos operadores do RBAC 121, ela foi enviada ao Tema 21 para análise.

CONTRIBUIÇÃO Nº 86 (23828)

Identificação

Autor da Contribuição: Rafael Trindade Dvulatka

Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Criar ou modificar nas definições do RBAC a questão da jornada de trabalho em cidades que atendem mais de um aeroporto (casos de SP e RJ) e consequentemente modificar o conceito de madrugada compreendendo os horários entre 23:00 e 7:00 e não 00:00 as 6:00.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Nessas localidades, o deslocamento entre aeroportos nunca é inferior a uma hora. Assim sendo, toda a apresentação ou encerramento de jornada que ocorre fora do aeroporto designado como base promove efeito prejudicial de fadiga por não contabilizar o enorme tempo de deslocamento entre aeroportos. Seja na apresentação para o início do voo, seja no encerramento da jornada para retorno ao aeroporto designado como base para o início do descanso.

Ex.: Tripulante designado como base GRU deve se apresentar em CGH as 06:01. Terá acordado no mínimo as 04:00 (madrugada) para se arrumar e se deslocar a CGH e iniciar sua jornada. Sua apresentação estará fora do horário da madrugada pelo conceito do RBAC, mas na prática o tripulante acordou na madrugada para se deslocar até o aeroporto. Poderá ter jornada de trabalho até as 17:01 e ainda deverá se deslocar de volta até o aeroporto designado como base para início do descanso. Nunca terá o descanso de 12 hrs conforme preconiza a lei se permanecer se apresentando as 06:01 de forma subsequente e nunca será enquadrado no gerenciamento de fadiga, já que teoricamente não estará se apresentando na madrugada.

Justificativa:

Incentivar as empresas a adotarem apresentação no aeroporto designado como base e nos casos de apresentação fora desse aeroporto, considerarem o deslocamento no início e no término da jornada para efeito de gerenciamento de fadiga. Evitar madrugadas consecutivas que não se configuram pelo conceito atual e assim, realizarem de forma efetiva o gerenciamento de fadiga nas grandes cidades e promoverem o principal ativo da atividade aérea: a segurança!

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

O conceito de madrugada é padronizado nas diversas Autoridades de Aviação Civil, incluindo a ICAO, como informado no parágrafo 117.3(o)-I. A proteção solicitada pelo contribuinte é feita localmente, como por exemplo, no parágrafo B117.29(c).

Considerando que esta contribuição, provavelmente, se refere aos operadores do RBAC 121, ela foi enviada ao Tema 21 para análise.

CONTRIBUIÇÃO Nº 87 (23829)

Identificação

Autor da Contribuição: Solange beatriz oppermann
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Com esse novo RBAC 117. Estamos exaustos, enfrentando uma fadiga extrema devido a jornadas extremamente longas e descanso menor do que o regulamentar. Quando as jornadas já eram limitadas a 12 horas, agora com apenas 10 horas de hotel, a situação ficou ainda mais precária. Além disso, a escala de voos nos envia mensagens via WhatsApp, o que invade nossa vida pessoal, prejudica nosso descanso e, principalmente, nossa oportunidade de sono. A ideia de que podemos colocar o telefone em "Não Perturbe" para evitar sermos perturbados é desrespeitosa, pois a empresa não deve controlar o celular dos funcionários durante seu descanso. Precisamos alterar as configurações pessoais do WhatsApp para evitar sermos monitorados pela escala de voos, que até verifica os status dos tripulantes. A escala de voos não respeita o descanso e parece que não respeita mais nada. Recebemos constantes solicitações misturadas com assédio moral que ninguém pode negar. É necessário que haja uma mudança significativa no tempo de descanso, que deve ser bem superior a 12 horas. Perdemos tempo aguardando a van, fazendo o trajeto até o hotel, realizando o processo de check-in e check-out, sem contar o tempo necessário para higiene pessoal de qualidade, sono adequado e alimentação. Às vezes, não conseguimos comer no hotel devido aos preços elevados e horários restritos, o que demanda ainda mais tempo para encontrar uma refeição adequada. O novo RBAC, que permite voar em até 28 dias seguidos, junto com a falta de respeito da escala de voos e a má distribuição dos voos, parece estar colocando os tripulantes em uma situação insustentável. Parece que a ANAC e a escala de voos da Gol estão ignorando a segurança, e a sensação é que estão favorecendo acidentes aéreos. É impossível acreditar que esse novo RBAC, combinado com a falta de respeito da escala de voos da Gol, beneficie os tripulantes. Além disso, é importante

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

destacar que a ética da empresa Gol não toma medidas quando se trata de assédio moral ou outras questões envolvendo a escala de voos e comissários, que parecem poder fazer o que quiserem sem enfrentar retaliações. Eles merecem um monitoramento rigoroso por parte da ANAC por um longo período de tempo. Além disso, é absolutamente absurdo que a ANAC permita que a empresa Gol monitore os níveis de fadiga dos tripulantes. Isso cria um ambiente em que nenhum tripulante se sente seguro para relatar seus níveis de fadiga à própria empresa ou ao sindicato. O medo de retaliação é avassalador e, quando combinado com o cansaço extremo resultante das longas jornadas de trabalho, isso cria um risco iminente de acidentes aéreos. Quem estará a bordo desses aviões? Pode ser seu amigo, seu irmão, sua mãe indo passear ou até mesmo seus filhos. A segurança de todos a bordo está em jogo, e é imperativo que medidas sejam tomadas para garantir que a fadiga dos tripulantes seja tratada com a seriedade que merece, sem o medo constante de repercussões negativas.

Justificativa:

Nos nao temos condições físicas de trabalhar mais estamos sendo levados pela maré, se precisar de uma evacuação ou algo assim sem chance níveis de alerta situacional zero

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 88 (23831)

Identificação

Autor da Contribuição: Associação Brasileira de Operações Aeromédicas - ABOA

Categoria: Associação

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Contribuição ABOA para 117.3 (d) (2):

117.3 Definições: (...)

(d)-I circunstância operacional imprevista significa um evento excepcional não planejado que se torna evidente após o início da jornada, condições meteorológicas imprevistas, mau funcionamento de um equipamento ou atraso no tráfego aéreo. Adicionalmente, engloba:

(1) espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada; ou

(2) por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa do operador, ou a que busque a preservação de vidas e saúde humanas, por meio de transporte aeromédico de passageiros enfermos e órgãos doados para transplante.

Justificativa:

A Associação Brasileira de Operações Aeromédicas – ABOA, entende que o conceito das “razões de imperiosa necessidade” que definem as “circunstâncias operacionais imprevistas” deve ser formalmente expandido, indicando a busca da preservação de vidas e saúde humanas, por meio do transporte aeromédico de passageiros enfermos e órgãos doados para transplante.

A legitimidade da contribuição ora proposta justifica a excepcionalidade de eventual extrapolação de jornada de trabalho, e/ou de tempo de voo, vez que a operação aeromédica visa garantir a vida, como nosso bem maior.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Ademais, vale ponderar que médicos ou enfermeiros em plena cirurgia nunca cogitam a interrupção do procedimento médico, para um descanso normativo de sobrejornada, diante de eventuais imprevistos que venham a prolongar o tempo de cirurgia. Ou mesmo os socorristas do SAMU/Corpo de Bombeiros que, em pleno socorro, interrompem o atendimento em razão do limite normativo da jornada.

Notem que diversamente de uma operação de táxi aéreo comum, em que se pressupõe controle sobre demanda e cumprimento dos horários programados para os voos, no transporte aeromédico e de órgãos para transplante, a principal característica da operação é prestar auxílio em situações extremas e imprevisíveis. Portanto, deve ser considerada a singular natureza e condição das operações de transporte aeromédico e de órgãos para transplante, quem envolvem logística bastante complexa coordenada por equipes multidisciplinares das áreas aeronáutica e saúde.

Ademais, a competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC deve se ater em garantir que as operações de transporte aeromédico e de órgãos transplantados não comprometam a segurança da atividade aérea. Dessa forma é importante destacar que a contribuição sugerida pela ABOA não impede a segurança das operações, contudo salvaguarda as vidas humanas.

Por fim, a ABOA pondera que no transporte aeromédico e de órgãos para transplante, por sua própria natureza, sobretudo se considerarmos que este tipo de transporte aéreo, primordialmente, tem caráter de urgência, também não se pode simplesmente delegar o voo a uma congênere, ou dispor de mais tripulantes na base, sob pena de inviabilizar a própria atividade empresarial ou mesmo prejudicar a celeridade no transporte de órgãos e/ou enfermos graves.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Uma das motivações originais para a elaboração do Apêndice D do RBAC 117 foi a percepção de que os limites operacionais da Lei 13.475/17 não eram adequados para as operações aeromédicas.

Desta forma, limites ampliados foram incluídos naquele Apêndice, justamente para evitar o que a ABOA pretende fazer, isto é, justificar a ultrapassagem dos limites operacionais em função de problemas médicos.

Junte-se a isso, o fato de que, mesmo nas regulamentações específicas sobre fadiga relativas à operações aeromédicas, a definição sobre "raões de imperiosa necessidade" não inclui o solicitado por aquela Associação.

Desta forma, não vemos sentido em adotar a modificação sugerida nessa contribuição.

CONTRIBUIÇÃO Nº 89 (23832)

Identificação

Autor da Contribuição: Associação Brasileira de Operações Aeromédicas - ABOA

Categoria: Associação

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: D117.17

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Contribuição ABOA para D117.17:

(a) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevistas, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando:

(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos até a finalização do transporte para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando;

(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado até a finalização do transporte para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando; e

- (3) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em diário de bordo.
- (b) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevistas, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, até a finalização do transporte para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando.
- (c) Em circunstâncias operacionais imprevistas, uma jornada ou o tempo de voo podem ser estendidos sob este Apêndice, podendo ser ultrapassado qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada de trabalho constantes das seções B117.25 ou B117.27, respectivamente, até a finalização do transporte para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando.

Justificativa:

A Associação Brasileira de Operações Aeromédicas – ABOA, entende que o conceito das “razões de imperiosa necessidade” que definem as “circunstâncias operacionais imprevistas” deve ser formalmente expandido, indicando a busca da preservação de vidas e saúde humanas, por meio do transporte aeromédico de passageiros enfermos e órgãos doados para transplante.

A legitimidade da contribuição ora proposta justifica a excepcionalidade de eventual extrapolação de jornada de trabalho, e/ou de tempo de voo, vez que a operação aeromédica visa garantir a vida, como nosso bem maior.

Ademais, vale ponderar que médicos ou enfermeiros em plena cirurgia nunca cogitam a interrupção do procedimento médico, para um descanso normativo de sobrejornada, diante de eventuais imprevistos que venham a prolongar o tempo de cirurgia. Ou mesmo os socorristas do SAMU/Corpo de Bombeiros que, em pleno socorro, interrompam o atendimento em razão do limite normativo da jornada.

Notem que diversamente de uma operação de táxi aéreo comum, em que se pressupõe controle sobre demanda e cumprimento dos horários programados para os voos, no transporte aeromédico e de órgãos para transplante, a principal característica da operação é prestar auxílio em situações extremas e imprevisíveis. Portanto, deve ser considerada a singular natureza e condição das operações de transporte aeromédico e de órgãos para transplante, quem envolvem logística bastante complexa coordenada por equipes multidisciplinares das áreas aeronáutica e saúde.

Ademais, a competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC deve se ater em garantir que as operações de transporte aeromédico e de órgãos transplantados não comprometeram a segurança da atividade aérea. Dessa forma é importante destacar que a contribuição sugerida pela ABOA não impede a segurança das operações, contudo salvaguarda as vidas humanas.

Por fim, a ABOA pondera que no transporte aeromédico e de órgãos para transplante, por sua própria natureza, sobretudo se considerarmos que este tipo de transporte aéreo, primordialmente, tem caráter de urgência, também não se pode simplesmente delegar o voo a uma congênere, ou dispor de mais tripulantes na base, sob pena de inviabilizar a própria atividade empresarial ou mesmo prejudicar a celeridade no transporte de órgãos e/ou enfermos graves.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Uma das motivações originais para a elaboração do Apêndice D do RBAC 117 foi a percepção de que os limites operacionais da Lei 13.475/17 não eram adequados para as operações aeromédicas.

Desta forma, limites ampliados foram incluídos naquele Apêndice, justamente para evitar o que a ABOA pretende fazer, isto é, justificar a ultrapassagem dos limites operacionais em função de problemas médicos.

Junte-se a isso, o fato de que, mesmo nas regulamentações específicas sobre fadiga relativas à operações aeromédicas, a definição sobre "razões de imperiosa necessidade" não inclui o solicitado por aquela Associação.

Desta forma, não vemos sentido em adotar a modificação sugerida nessa contribuição.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: Associação Brasileira de Operações Aeromédicas - ABOA	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Associação	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u>	
Contribuição ABOA para 117.3 (d) (2): 117.3 Definições: (...) (d)-I circunstância operacional imprevista significa um evento excepcional não planejado que se torna evidente após o início da jornada, condições meteorológicas imprevistas, mau funcionamento de um equipamento ou atraso no tráfego aéreo. Adicionalmente, engloba: (1) espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada; ou (2) por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa do operador, ou a que busque a preservação de vidas e saúde humanas, por meio de transporte aeromédico de passageiros enfermos e órgãos doados para transplante.	
<u>Justificativa:</u>	
A Associação Brasileira de Operações Aeromédicas – ABOA, entende que o conceito das “razões de imperiosa necessidade” que definem as “circunstâncias operacionais imprevistas” deve ser formalmente expandido, indicando a busca da preservação de vidas e saúde humanas, por meio do transporte aeromédico de passageiros enfermos e órgãos doados para transplante. A legitimidade da contribuição ora proposta justifica a excepcionalidade de eventual extrapolação de jornada de trabalho, e/ou de tempo de voo, vez que a operação aeromédica visa garantir a vida, como nosso bem maior. Ademais, vale ponderar que médicos ou enfermeiros em plena cirurgia nunca cogitam a interrupção do procedimento médico, para um descanso normativo de sobrejornada, diante de eventuais imprevistos que venham a prolongar o tempo de cirurgia. Ou mesmo os socorristas do SAMU/Corpo de Bombeiros que, em pleno socorro, interrompem o atendimento em razão do limite normativo da jornada. Notem que diversamente de uma operação de táxi aéreo comum, em que se pressupõe controle sobre demanda e cumprimento dos horários programados para os voos, no transporte aeromédico e de órgãos para transplante, a principal característica da operação é prestar auxílio em situações extremas e imprevisíveis. Portanto, deve ser considerada a singular natureza e condição das operações de transporte aeromédico e de órgãos para transplante, quem envolvem logística bastante complexa coordenada por equipes multidisciplinares das áreas aeronáutica e saúde. Ademais, a competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC deve se ater em garantir que as operações de transporte aeromédico e de órgãos transplantados não comprometeram a segurança da atividade aérea. Dessa forma é importante destacar que a contribuição sugerida pela ABOA não impede a segurança das operações, contudo salvaguarda as vidas humanas. Por fim, a ABOA pondera que no transporte aeromédico e de órgãos para transplante, por sua própria natureza, sobretudo se considerarmos que este tipo de transporte aéreo, primordialmente, tem caráter de urgência, também não se pode simplesmente delegar o voo a uma congênere, ou dispor de mais tripulantes na base, sob pena de inviabilizar a própria atividade empresarial ou mesmo prejudicar a celeridade no transporte de órgãos e/ou enfermos graves.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
<u>Análise da contribuição:</u>	
Uma das motivações originais para a elaboração do Apêndice D do RBAC 117 foi a percepção de que os limites operacionais da Lei 13.475/17 não eram adequados para as operações aeromédicas. Desta forma, limites ampliados foram incluídos naquele Apêndice, justamente para evitar o que a ABOA pretende fazer, isto é, justificar a ultrapassagem dos limites operacionais em função de problemas médicos.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Junte-se a isso, o fato de que, mesmo nas regulamentações específicas sobre fadiga relativas às operações aeromédicas, a definição sobre "razões de imperiosa necessidade" não inclui o solicitado por aquela Associação.

Desta forma, não vemos sentido em adotar a modificação sugerida nessa contribuição.

CONTRIBUIÇÃO Nº 91 (23834)

Identificação

Autor da Contribuição: Frederico Pêgas Colombo
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Alteração deve ser feita no texto que impede tripulantes de voarem a terceira madrugada. O mesmo deixa brechas para que as empresas o utilizem de maneira fatigante. "Após duas madrugadas o tripulante só pode voar a terceira madrugada após as 08:00 da manhã." Devesse tirar o termo madrugada e acrescentar período.

Justificativa:

O tripulante voou duas madrugadas seguidas e está tão fatigado que só poderia voar novamente no terceiro período após as 08:00 da manhã. Ou seja, ele necessita de pelo menos 24hrs para se recuperar. Fazer um ciclo normal. O que está ocorrendo é que após as duas madrugadas seguidas as empresas estão dando 12hrs de descanso e colocando o tripulante para fazer um voo no mesmo dia a noite. Desde que ele pouse antes das 23:30. Para não entrar na terceira madrugada e no terceiro dia voando após as 08:00. Essa brecha com o termo "terceira madrugada" permite esse mau uso da regra. E faz com que um tripulante extremamente fatigado a ponto de não poder voar a terceira madrugada faça um jornada antes desse período.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 92 (23835)

Identificação

Autor da Contribuição: Frederico Pêgas Colombo
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

F
Justificativa:
F
Resultado da análise: Contribuição não adotada.
Análise da contribuição: Esta contribuição não contém nenhuma informação além da letra "F". Dessa forma, será descartada.

CONTRIBUIÇÃO Nº 93 (23836)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Frederico Pêgas Colombo Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração deve ser feita no texto que impede tripulantes de voarem a terceira madrugada. O mesmo deixa brechas pra que as empresas o utilizem de maneira fatigante . “Após duas madrugadas o tripulante só pode voar a terceira madrugada após as 08:00 da manhã.” Devesse tirar o termo madrugada e acrescentar período.	
Justificativa: O tripulante voou duas madrugadas seguidas e esta tão fatigado que só poderia voar novamente no terceiro período após as 08:00 da manhã. Ou seja, ele necessita de pelo menos 24hrs para se recuperar. Fazer um ciclo normal. O que esta ocorrendo é que após as duas madrugadas seguidas as empresas estão dando 12hrs de descanso e colocando o tripulante para fazer um vôo no mesmo dia a noite. Desde que ele pouse antes das 23:30. Para ã entrar na terceira madrugada e no terceiro dia vc voando após as 08:00. Essa brecha com o termo “terceira madrugada “ permite esse mau uso da regra. E faz com que um tripulante extremamente fatigado a ponto de ã poder voar a terceira madrugada faça um jornada antes desse período.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.	
Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 94 (23837)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Frederico Pêgas Colombo	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Categoria: Aeronauta	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> F	
<u>Justificativa:</u> F	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Esta contribuição não contém nenhuma informação além da letra "F". Dessa forma, será descartada.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 95 (23838)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Frederico Pêgas Colombo Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Alteração deve ser feita no texto que impede tripulantes de voarem a terceira madrugada. O mesmo deixa brechas pra que as empresas o utilizem de maneira fatigante . “Após duas madrugadas o tripulante só pode voar a terceira madrugada após as 08:00 da manhã.” Devesse tirar o termo madrugada e acrescentar período.	
<u>Justificativa:</u> O tripulante voou duas madrugadas seguidas e esta tão fatigado que só poderia voar novamente no terceiro período após as 08:00 da manhã. Ou seja, ele necessita de pelo menos 24hrs para se recuperar. Fazer um ciclo normal. O que esta ocorrendo é que após as duas madrugadas seguidas as empresas estão dando 12hrs de descanso e colocando o tripulante para fazer um vôo no mesmo dia a noite. Desde que ele pouse antes das 23:30. Para ã entrar na terceira madrugada e no terceiro dia vc voando após as 08:00. Essa brecha com o termo “terceira madrugada “ permite esse mau uso da regra. E faz com que um tripulante extremamente fatigado a ponto de ã poder voar a terceira madrugada faça um jornada antes desse período.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 96 (23839)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Frederico Pêgas Colombo Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: F	
Justificativa: F	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Esta contribuição não contém nenhuma informação além da letra "F". Dessa forma, será descartada.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 97 (23840)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Frederico Pêgas Colombo Categoria: Aeronauta	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alteração deve ser feita no texto que impede tripulantes de voarem a terceira madrugada. O mesmo deixa brechas pra que as empresas o utilizem de maneira fatigante . “Após duas madrugadas o tripulante só pode voar a terceira madrugada após as 08:00 da manhã.” Devesse tirar o termo madrugada e acrescentar período.	
Justificativa: O tripulante voou duas madrugadas seguidas e esta tão fatigado que só poderia voar novamente no terceiro período após as 08:00 da manhã. Ou seja, ele necessita de pelo menos 24hrs para se recuperar. Fazer um ciclo normal. O que esta ocorrendo é que após as duas madrugadas seguidas as empresas estão dando 12hrs de descanso e colocando o tripulante para fazer um vôo no mesmo dia a noite. Desde que ele pouse antes das 23:30. Para ã entrar na terceira madrugada e no terceiro dia vc voando após as 08:00. Essa brecha com o termo “terceira madrugada “ permite esse mau uso da regra. E faz com que um tripulante extremamente fatigado a ponto de ã poder voar a terceira madrugada faça um jornada antes desse período.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 98 (23841)

Identificação

Autor da Contribuição: Frederico Pêgas Colombo
Categoria: Aeronauta

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

F

Justificativa:

F

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Esta contribuição não contém nenhuma informação além da letra "F". Dessa forma, será descartada.

CONTRIBUIÇÃO Nº 99 (23842)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: D117.1
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Proposta ANAC - D117.1 Aplicabilidade

(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos em operações realizadas segundo o parágrafo 117.11(b) deste Regulamento, e a seção 117.61 deste Regulamento. Ele deve ser utilizado em conjunto com o Apêndice A deste Regulamento, exceto quanto às seções e parágrafos constantes do parágrafo (b) desta seção.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

(b) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos nas seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes das seções e parágrafos correspondentes daquele Apêndice, como abaixo especificado:

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição: Incluir a necessidade do GAGEF, bem como o acompanhamento do SNA nas reuniões do GAGEF:

Alteração de texto:

(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos em operações realizadas segundo o parágrafo 117.11(b) deste Regulamento, e a seção 117.61 deste Regulamento. Ele deve ser utilizado em conjunto com o Apêndice A deste Regulamento, exceto quanto às seções e parágrafos constantes do parágrafo (b) desta seção.

Justificativa:

Justificativa: Alinhamento com o item 117.61 - Gerenciamento de risco da fadiga (GRF), dada a natureza de imprevisibilidade da operação aeromédica e das particularidades do voo, vislumbra-se, portanto, a obrigatoriedade da adoção do SGSO como forma de mitigação dos perigos relacionados à fadiga humana, similarmente ao já aplicado aos operadores que optam por operar no Nível II – GRF.

Resultado da análise: Contribuição parcialmente adotada.

Análise da contribuição:

Contribuição adotada pela alteração da seção D117.1, na qual foi referenciada a seção 117.61.

Sobre a participação do SNA no GAGEF, isto já está incluído na definição desse grupo, conforme pode ser visto no parágrafo 117.3(i).

CONTRIBUIÇÃO Nº 100 (23843)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.1

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Incluir a necessidade do GAGEF, bem como o acompanhamento do SNA nas reuniões do GAGEF:

Alteração de texto:

(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos em operações realizadas segundo o parágrafo 117.15 (b) deste Regulamento, e a seção 117.63 deste Regulamento. Ele deve ser utilizado em conjunto com o Apêndice A deste Regulamento, exceto quanto às seções e parágrafos constantes do parágrafo (b) desta seção.

Justificativa:

Justificativa: Alinhamento com o item 117.63 - Gerenciamento de risco da fadiga (GRF), das particularidades do voo da aviação executiva, vislumbra-se, portanto, a obrigatoriedade da adoção do SGSO como forma de mitigação dos perigos relacionados à fadiga humana, similarmente ao já aplicado aos operadores que optam por operar no Nível II – GRF.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Não foi prevista a existência de GAGEF no âmbito das operações previstas pelo Apêndice E em função de que estas operações não contemplam nem um SGRF nem um SGSO em sentido estrito, mas tão somente procedimentos de gerenciamento de risco de fadiga.

Adicionalmente, um gerenciamento de risco de fadiga adequado para um dado operador deve ser proporcional à sua complexidade e risco e, portanto, em comparação com operadores de transporte aéreo e que possuam SGRF/GRF e/ou SGSO, deve ser simplificado.

No segmento das operações privadas a lógica para as ações de gerenciamento de risco de fadiga foram simplificadas considerando ainda: porte e complexidade dos operadores privados, menor grau de assimetria de informação entre os envolvidos, menor potencial para impactos a terceiros, e ausência de concorrência, ao não se tratar de operação comercial.

Nada impede, porém, que um operador privado operando sob Apêndice E escolha constituir um GAGEF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 101 (23844)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.13
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Incluir a necessidade de Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) para tais operações.

Importante salientar que o aeronauta que opera no APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF), esta enquadrado na Convenção Coletiva de Trabalho do Táxi Aéreo, conforme o inciso I do §2º do Art. 5º da lei do aeronauta, conforme redação abaixo:

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

(...)

V – Serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave;

(...)

§ 2º Para os efeitos do disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho:

I – Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos III e V do caput deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

(...)

Desta feita nos moldes do disciplinado na CCT 2023/2024 o limite de jornada é o estipulado na CLÁUSULA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO consignada abaixo:

CLÁUSULA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO Conforme expressamente autorizado no parágrafo 2º, do artigo 41, da Lei nº 13.745/17, as partes convenientes estabelecem que a duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine pertencentes as empresas que operam em transporte não regular em todo território nacional, inclusive aqueles que estejam operando no exterior, não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:

I. jornada e serviço em terra durante a viagem; II. reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso; III. deslocamento como tripulante extra a serviço; IV. adiestramento em simulador, cursos presenciais ou à distância, treinamentos e reuniões; V. realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.

Parágrafo Primeiro: O limite semanal de trabalho previsto no caput acima, e a autorização para compensação de horas trabalhadas, poderão ser objeto de acordo coletivo de trabalho, por empresa.

Parágrafo Segundo: Para o tripulante pertencente a empresa de táxi aéreo ou serviços especializados, submetidos ao regime estabelecido no parágrafo 2º do Artigo 41, da Lei nº 13.745/17 e na cláusula nona desta CCT, especificamente os que operem em serviço especial de suporte aeromédico ou que estejam envolvidos em serviços de manutenção, e apenas durante estas operações, não se aplica o limite de madrugadas consecutivas de trabalho, estabelecido no artigo 42 da Lei 13.745/17, respeitados os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, desde que fornecidas condições de descanso apropriadas para cumprimento da jornada noturna.

Já no caso das empresas que seguem o regime diferenciado de missão, deverão se atentar ao estipulado na cláusula nona – do regime de escala em missão da convenção coletiva de trabalho 2023/2024.

Neste sentido, é necessário substituir “nota” por item (c): Para que sejam implantadas operações GRF ou SGRF contendo extensões de jornadas ou reduções de repousos em limites diversos das prescrições estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que abriga matérias relacionadas à segurança operacional – afetas às atribuições da ANAC –, também dispõe sobre matérias que não se dirigem a esse fim – notadamente, as relacionadas aos aspectos trabalhistas da relação entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais. Assim, a aplicação do disposto neste regulamento observará, a princípio, como limites máximos, as prescrições constantes da Lei nº 13.475/2017, relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional, para todos os tripulantes referidos nos itens 117.1 (b)(1) a (b)(6), considerando, ainda, o disposto no artigo 7º, XIII, XXII e XVI cumulado com o artigo 8º, inciso III, todos da Constituição Federal e o artigo 611-A, inciso I, da CLT. Para que sejam implantadas operações que proponham qualquer alteração das prescrições legais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, o operador aéreo requerente deverá firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa material: As resoluções da ANAC são regulamentos editados com fundamento e competência legal a ela atribuída, mas não podem contrariar a lei, nem ignorá-la, sob pena de nulidade da dita resolução e sustação por meio de ato do Congresso Nacional. Ao exercer a cobrança ativa da lei, a ANAC torna expressa a previsão de que não há permissão para que os operadores aéreos se abstenham ao cumprimento das demais normas vigentes no ordenamento jurídico, em especial as normas trabalhistas que conferem estofa a toda a série de dispositivos normativos que tratam do gerenciamento do risco de fadiga. Esclarece-se, com o sugerido texto expresso, que a observância às normas trabalhistas não é conduta facultativa.

Ao detalhar a aplicação de normas insertas na Lei nº 13.475/2017, a ANAC exerce competência normativa suplementar, derivada, e limitada, que se insere na sua esfera de competência. Não há impedimento a que o faça mesmo em matéria “trabalhista”, desde que obedecida a Lei de regência do tema.

Justificativa formal (para modificação de nota para item): O texto na forma de nota abre margem a que operadores aéreos, com lastro na norma regulamentar, descumpram o disposto na Lei do Aeronauta, gerando discussões desnecessárias, por eventual interpretação de que "nota não tem conteúdo normativo".

Ainda a própria Lei do Aeronauta 13.475/17 preconiza a necessidade de convenção ou acordo coletivo de trabalho para alteração dos limites prescritivos em diversos dispositivos.

Justificativa:

As resoluções da ANAC são regulamentos editados com fundamento e competência legal a ela atribuída, mas não podem contrariar a lei, nem ignorá-la, sob pena de nulidade da dita resolução e sustação por meio de ato do Congresso Nacional. Ao exercer a cobrança ativa da lei, a ANAC torna expressa a previsão de que não há permissão para que os operadores aéreos se abstenham ao cumprimento das demais normas vigentes no ordenamento jurídico, em especial as normas trabalhistas que conferem estofa a toda a série de dispositivos normativos que tratam do gerenciamento do risco de fadiga. Esclarece-se, com o sugerido texto expresso, que a observância às normas trabalhistas não é conduta facultativa.

Ao detalhar a aplicação de normas insertas na Lei nº 13.475/2017, a ANAC exerce competência normativa suplementar, derivada, e limitada, que se insere na sua esfera de competência. Não há impedimento a que o faça mesmo em matéria “trabalhista”, desde que obedecida a Lei de regência do tema.

Justificativa formal (para modificação de nota para item): O texto na forma de nota abre margem a que operadores aéreos, com lastro na norma regulamentar, descumpram o disposto na Lei do Aeronauta, gerando discussões desnecessárias, por eventual interpretação de que "nota não tem conteúdo normativo".

Ainda a própria Lei do Aeronauta 13.475/17 preconiza a necessidade de convenção ou acordo coletivo de trabalho para alteração dos limites prescritivos em diversos dispositivos.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 102 (23845)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.7
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Incluir a necessidade de Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) para tais operações.

Justificativa:

Importante salientar que o aeronauta que opera no APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF), esta enquadrado na Convenção Coletiva de Trabalho do Táxi Aéreo, conforme o inciso I do §2º do Art. 5º da lei do aeronauta, conforme redação abaixo:

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

(...)

V – Serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave;

(...)

§ 2º Para os efeitos do disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho:

I – Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos III e V do caput deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

(...)

Desta feita nos moldes do disciplinado na CCT 2023/2024 o limite de jornada é o estipulado na CLÁUSULA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO consignada abaixo:

CLÁUSULA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO Conforme expressamente autorizado no parágrafo 2º, do artigo 41, da Lei nº 13.745/17, as partes convenientes estabelecem que a duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine pertencentes as empresas que operam em transporte não regular em todo território nacional, inclusive aqueles que estejam operando no exterior, não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:

I. jornada e serviço em terra durante a viagem; II. reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso; III. deslocamento como tripulante extra a serviço; IV. adestramento em simulador, cursos presenciais ou à distância, treinamentos e reuniões; V. realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.

Parágrafo Primeiro: O limite semanal de trabalho previsto no caput acima, e a autorização para compensação de horas trabalhadas, poderão ser objeto de acordo coletivo de trabalho, por empresa.

Parágrafo Segundo: Para o tripulante pertencente a empresa de táxi aéreo ou serviços especializados, submetidos ao regime estabelecido no parágrafo 2º do Artigo 41, da Lei nº 13.745/17 e na cláusula nona desta CCT, especificamente os que operem em serviço especial de suporte aeromédico ou que estejam envolvidos em serviços de manutenção, e apenas

durante estas operações, não se aplica o limite de madrugadas consecutivas de trabalho, estabelecido no artigo 42 da Lei 13.745/17, respeitados os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, desde que fornecidas condições de descanso apropriadas para cumprimento da jornada noturna.

Já no caso das empresas que seguem o regime diferenciado de missão, deverão se atentar ao estipulado na cláusula nona – do regime de escala em missão da convenção coletiva de trabalho 2023/2024.

Neste sentido, é necessário substituir “nota” por item (c): Para que sejam implantadas operações GRF ou SGRF contendo extensões de jornadas ou reduções de repousos em limites diversos das prescrições estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que abriga matérias relacionadas à segurança operacional – afetas às atribuições da ANAC –, também dispõe sobre matérias que não se dirigem a esse fim – notadamente, as relacionadas aos aspectos trabalhistas da relação entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais. Assim, a aplicação do disposto neste regulamento observará, a princípio, como limites máximos, as prescrições constantes da Lei nº 13.475/2017, relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional, para todos os tripulantes referidos nos itens 117.1 (b)(1) a (b)(6), considerando, ainda, o disposto no artigo 7º, XIII, XXII e XVI cumulado com o artigo 8º, inciso III, todos da Constituição Federal e o artigo 611-A, inciso I, da CLT. Para que sejam implantadas operações que proponham qualquer alteração das prescrições legais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, o operador aéreo requerente deverá firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa material: As resoluções da ANAC são regulamentos editados com fundamento e competência legal a ela atribuída, mas não podem contrariar a lei, nem ignorá-la, sob pena de nulidade da dita resolução e sustação por meio de ato do Congresso Nacional. Ao exercer a cobrança ativa da lei, a ANAC torna expressa a previsão de que não há permissão para que os operadores aéreos se abstenham ao cumprimento das demais normas vigentes no ordenamento jurídico, em especial as normas trabalhistas que conferem estofa a toda a série de dispositivos normativos que tratam do gerenciamento do risco de fadiga. Esclarece-se, com o sugerido texto expresso, que a observância às normas trabalhistas não é conduta facultativa.

Ao detalhar a aplicação de normas insertas na Lei nº 13.475/2017, a ANAC exerce competência normativa suplementar, derivada, e limitada, que se insere na sua esfera de competência. Não há impedimento a que o faça mesmo em matéria “trabalhista”, desde que obedecida a Lei de regência do tema.

Justificativa formal (para modificação de nota para item): O texto na forma de nota abre margem a que operadores aéreos, com lastro na norma regulamentar, descumpram o disposto na Lei do Aeronauta, gerando discussões desnecessárias, por eventual interpretação de que "nota não tem conteúdo normativo".

Ainda a própria Lei do Aeronauta 13.475/17 preconiza a necessidade de convenção ou acordo coletivo de trabalho para alteração dos limites prescritivos em diversos dispositivos.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho.

Desta forma, a inserção das referidas notas, a aquela inserida na seção E117.7 em particular, foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.7
Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
Alinhamento com o CAO48.1, conforme Figura 1, onde os setores de horários são restritivos e não deixando o operador escolher independente do horário de partida, sabendo que o horário de madrugada poderá ter maior impacto da fadiga nos tripulantes.	
Justificativa:	
Conforme RELATÓRIO DE AIR Nº 2/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO a agência buscou um alinhamento com o CAO 48.1, porém aquele regulamento não prevê os limites para Helicóptero, desse modo se fez necessário consultar o FAR 135 e adaptar para a realidade brasileira.	
Desse modo, sobre os níveis de gerenciamento de fadiga, importante destacar que sempre esteve à disposição dos operadores 135 a opção de utilizar níveis superiores de gestão de fadiga, notadamente o GRF e o SGRF. No entanto, o SNA desconhece algum operador que tenha procurado uma dessas opções para ampliar os limites de operação.	
Necessário salientar que o aeronauta que opera no APÊNDICE D DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF), está enquadrado na Convenção Coletiva de Trabalho do Táxi Aéreo, conforme o inciso I do §2º do Art. 5º da lei do aeronauta, conforme redação abaixo:	
Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:	
(...)	
V – Serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave;	
(...)	
§ 2º Para os efeitos do disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho:	
I – Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos III e V do caput deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;	
(...)	
Desta feita nos moldes do disciplinado na CCT 2023/2024 o limite de jornada é o estipulado na	
CLÁUSULA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO consignada abaixo:	
CLÁUSULA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO Conforme	
expressamente autorizado no parágrafo 2º, do artigo 41, da Lei nº 13.745/17,	
as partes convenientes estabelecem que a duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine pertencentes as empresas que operam em transporte não regular em todo território nacional, inclusive aqueles que estejam operando no exterior, não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:	
I. jornada e serviço em terra durante a viagem; II. reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso; III. deslocamento como tripulante extra a serviço; IV. adestramento em simulador, cursos presenciais ou à distância, treinamentos e reuniões; V. realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.	
Parágrafo Primeiro: O limite semanal de trabalho previsto no caput acima, e a autorização para compensação de horas trabalhadas, poderão ser objeto de acordo coletivo de trabalho, por empresa.	
Parágrafo Segundo: Para o tripulante pertencente a empresa de táxi aéreo ou serviços especializados, submetidos ao regime estabelecido no parágrafo 2º do Artigo 41, da Lei nº 13.745/17 e na cláusula nona desta CCT, especificamente os que operem em serviço especial de suporte aeromédico ou que estejam envolvidos em serviços de manutenção, e apenas durante estas operações, não se aplica o limite de madrugadas consecutivas de trabalho, estabelecido no artigo 42 da Lei 13.745/17, respeitados os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, desde que fornecidas condições de descanso apropriadas para cumprimento da jornada noturna. Já no caso das empresas que seguem o regime diferenciado de missão, deverão se atentar ao estipulado na cláusula nona – do regime de escala em missão da Convenção Coletiva de Trabalho do Táxi Aéreo 2023/2024.	

Neste sentido, é necessário substituir “nota” por item (c): Para que sejam implantadas operações GRF ou SGRF contendo extensões de jornadas ou reduções de repousos em limites diversos das prescrições estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que abriga matérias relacionadas à segurança operacional – afetas às atribuições da ANAC –, também dispõe sobre matérias que não se dirigem a esse fim – notadamente, as relacionadas aos aspectos trabalhistas da relação entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais. Assim, a aplicação do disposto neste regulamento observará, a princípio, como limites máximos, as prescrições constantes da Lei nº 13.475/2017, relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional, para todos os tripulantes referidos nos itens 117.1 (b)(1) a (b)(6), considerando, ainda, o disposto no artigo 7º, XIII, XXII e XVI cumulado com o artigo 8º, inciso III, todos da Constituição Federal e o artigo 611-A, inciso I, da CLT. Para que sejam implantadas operações que proponham qualquer alteração das prescrições legais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, o operador aéreo requerente deverá firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa material: As resoluções da ANAC são regulamentos editados com fundamento e competência legal a ela atribuída, mas não podem contrariar a lei, nem a ignorar, sob pena de nulidade da dita resolução e sustação por meio de ato do Congresso Nacional. Ao exercer a cobrança ativa da lei, a ANAC torna expressa a previsão de que não há permissão para que os operadores aéreos se abstenham ao cumprimento das demais normas vigentes no ordenamento jurídico, em especial as normas trabalhistas que conferem estofa a toda a série de dispositivos normativos que tratam do gerenciamento do risco de fadiga. Esclarece-se, com o sugerido texto expresso, que a observância às normas trabalhistas não é conduta facultativa.

Ao detalhar a aplicação de normas insertas na Lei nº 13.475/2017, a ANAC exerce competência normativa suplementar, derivada, e limitada, que se insere na sua esfera de competência. Não há impedimento a que o faça mesmo em matéria “trabalhista”, desde que obedecida a Lei de regência do tema.

Justificativa formal (para modificação de nota para item): O texto na forma de nota abre margem a que operadores aéreos, com lastro na norma regulamentar, descumpram o disposto na Lei do Aeronauta, gerando discussões desnecessárias, por eventual interpretação de que "nota não tem conteúdo normativo".

Ainda a própria Lei do Aeronauta 13.475/17 preconiza a necessidade de convenção ou acordo coletivo de trabalho para alteração dos limites prescritivos em diversos dispositivos.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Segundo o parágrafo 4.1.(a) do CAO 48.1, esse regulamento é aplicável aos operadores que possuem um AOC, exceto aqueles listados no parágrafo 4.2.

As operações aeromédicas na regulamentação australiana somente podem ser feitas por operadores que possuam um AOC, conforme abaixo especificado:

→ CASR Part 121 - Transporte com grandes aviões (vide Division 121.D.7 - Passenger transport and medical transport)

→ CASR Part 133 - Transporte com helicópteros (vide (vide Division 133.D.7 - Passenger transport and medical transport)

→ CASR Part 135 - Transporte com pequenos aviões (vide Division 135.D.7 - Passenger transport and medical transport)

Desta forma, o CAO 48.1 é aplicável ao CASR Part 133 (incluindo o Apêndice 4B) e, portanto, às operações aeromédicas com helicópteros. Sendo assim, os limites operacionais desse Apêndice também se aplicam à helicópteros (não é necessário consultar o FAR 135 sobre esse assunto).

De fato, o SNA desconhece os operadores do RBAC 135 com GRF ou SGRF, pois eles não existem. Os que solicitaram a sua certificação tiveram o seu pedido indeferido por não atender aos requisitos das seções 117.61 ou 117.63 do RBAC 117.

Sobre o assunto ACT ou CCT, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 104 (23847)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: D117.13 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 1. Incluir nota Necessidade ACT/CCT em item; 2. As questões das horas de voo	
Justificativa: Desse modo, sobre os níveis de gerenciamento de fadiga, importante destacar que sempre esteve à disposição dos operadores 135 a opção de utilizar níveis superiores de gestão de fadiga, notadamente o GRF e o SGRF. No entanto, o SNA desconhece algum operador que tenha procurado uma dessas opções para ampliar os limites de operação.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 105 (23848)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: D117.7 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Correção da contribuição ID 23846. Ao invés do item C117. 7, trata-se na verdade do item D117.7. Portanto, fizemos novo envio abaixo. Alinhamento com o CAO48.1, conforme Figura 1, onde os setores de horários são restritivos e não deixando o operador escolher independente do horário de partida, sabendo que o horário de madrugada poderá ter maior impacto da fadiga nos tripulantes. Além de transformar nota em item.	
Justificativa: Conforme RELATÓRIO DE AIR Nº 2/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO a agência buscou um alinhamento com o CAO 48.1, porém aquele regulamento não prevê os limites para Helicóptero, desse modo se fez necessário consultar o FAR 135 e adaptar para a realidade brasileira. Desse modo, sobre os níveis de gerenciamento de fadiga, importante destacar que sempre esteve à disposição dos operadores 135 a opção de utilizar níveis superiores de gestão de fadiga, notadamente o GRF e o SGRF. No entanto, o SNA desconhece algum operador que tenha procurado uma dessas opções para ampliar os limites de operação.	

Necessário salientar que o aeronauta que opera no APÊNDICE D DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF), está enquadrado na Convenção Coletiva de Trabalho do Táxi Aéreo, conforme o inciso I do §2º do Art. 5º da lei do aeronauta, conforme redação abaixo:

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

(...)

V – Serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave;

(...)

§ 2º Para os efeitos do disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho:

I – Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos III e V do caput deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

(...)

Desta feita nos moldes do disciplinado na CCT 2023/2024 o limite de jornada é o estipulado na CLÁUSULA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO consignada abaixo:

CLÁUSULA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO Conforme expressamente autorizado no parágrafo 2º, do artigo 41, da Lei nº 13.745/17, as partes convenientes estabelecem que a duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine pertencentes as empresas que operam em transporte não regular em todo território nacional, inclusive aqueles que estejam operando no exterior, não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:

I. jornada e serviço em terra durante a viagem; II. reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso; III. deslocamento como tripulante extra a serviço; IV.

adestramento em simulador, cursos presenciais ou à distância, treinamentos e reuniões; V. realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.

Parágrafo Primeiro: O limite semanal de trabalho previsto no caput acima, e a autorização para compensação de horas trabalhadas, poderão ser objeto de acordo coletivo de trabalho, por empresa.

Parágrafo Segundo: Para o tripulante pertencente a uma empresa de táxi aéreo ou serviços especializados, submetidos ao regime estabelecido no parágrafo 2º do Artigo 41, da Lei nº 13.745/17 e na cláusula nona desta CCT, especificamente os que operem em serviço especial de suporte aeromédico ou que estejam envolvidos em serviços de manutenção, e apenas durante estas operações, não se aplica o limite de madrugadas consecutivas de trabalho, estabelecido no artigo 42 da Lei 13.745/17, respeitados os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, desde que fornecidas condições de descanso apropriadas para cumprimento da jornada noturna.

Já no caso das empresas que seguem o regime diferenciado de missão, deverão se atentar ao estipulado na cláusula nona – do regime de escala em missão da Convenção Coletiva de Trabalho do Táxi Aéreo 2023/2024.

Neste sentido, é necessário substituir “nota” por item (c): Para que sejam implantadas operações GRF ou SGRF contendo extensões de jornadas ou reduções de repousos em limites diversos das prescrições estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que abriga matérias relacionadas à segurança operacional – afetas às atribuições da ANAC –, também dispõe sobre matérias que não se dirigem a esse fim – notadamente, as relacionadas aos aspectos trabalhistas da relação entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais. Assim, a aplicação do disposto neste regulamento observará, a princípio, como limites máximos, as prescrições constantes da Lei nº 13.475/2017, relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional, para todos os tripulantes referidos nos itens 117.1 (b)(1) a (b)(6), considerando, ainda, o disposto no artigo 7º, XIII, XXII e XVI cumulados com o artigo 8º, inciso III, todos da Constituição Federal e o artigo 611-A, inciso I, da CLT. Para que sejam implantadas operações que proponham qualquer alteração das prescrições legais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, o operador aéreo requerente deverá firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa material: As resoluções da ANAC são regulamentos editados com fundamento e competência legal a ela atribuída, mas não podem contrariar a lei, nem a ignorar, sob pena de nulidade da dita resolução e sustação por meio de ato do Congresso Nacional. Ao exercer a cobrança ativa da lei, a ANAC torna expressa a previsão de que não há permissão para que os operadores aéreos se abstenham ao cumprimento das demais normas vigentes no ordenamento jurídico, em especial as normas trabalhistas que conferem estofa a toda a

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

série de dispositivos normativos que tratam do gerenciamento do risco de fadiga. Esclarece-se, com o sugerido texto expresso, que a observância às normas trabalhistas não é conduta facultativa.

Ao detalhar a aplicação de normas insertas na Lei nº 13.475/2017, a ANAC exerce competência normativa suplementar, derivada, e limitada, que se insere na sua esfera de competência. Não há impedimento a que o faça mesmo em matéria “trabalhista”, desde que obedecida a Lei de regência do tema.

Justificativa formal (para modificação de nota para item): O texto na forma de nota abre margem a que operadores aéreos, com lastro na norma regulamentar, descumpram o disposto na Lei do Aeronauta, gerando discussões desnecessárias, por eventual interpretação de que "nota não tem conteúdo normativo".

Ainda a própria Lei do Aeronauta 13.475/17 preconiza a necessidade de convenção ou acordo coletivo de trabalho para alteração dos limites prescritivos em diversos dispositivos.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Segundo o parágrafo 4.1.(a) do CAO 48.1, esse regulamento é aplicável aos operadores que possuem um AOC, exceto aqueles listados no parágrafo 4.2.

As operações aeromédicas na regulamentação australiana somente podem ser feitas por operadores que possuam um AOC, conforme abaixo especificado:

→ CASR Part 121 - Transporte com grandes aviões (vide Division 121.D.7 - Passenger transport and medical transport)

→ CASR Part 133 - Transporte com helicópteros (vide (vide Division 133.D.7 - Passenger transport and medical transport)

→ CASR Part 135 - Transporte com pequenos aviões (vide Division 135.D.7 - Passenger transport and medical transport)

Desta forma, o CAO 48.1 é aplicável ao CASR Part 133 (incluindo o Apêndice 4B) e, portanto, às operações aeromédicas com helicópteros Sendo assim, os limites operacionais desse Apêndice também se aplicam à helicópteros (não é necessário consultar o FAR 135 sobre esse assunto).

De fato, o SNA desconhece os operadores do RBAC 135 com GRF ou SGRF, pois eles não existem. Os que solicitaram a sua certificação tiveram o seu pedido indeferido por não atender aos requisitos das seções 117.61 ou 117.63 do RBAC 117.

Sobre o assunto ACT ou CCT, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 106 (23849)

Identificação

Autor da Contribuição: Jorge Luiz França Alves
Categoria: Empresa Aérea

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Conceito de Reserva e Sobreaviso: Os Tripulantes de Helicópteros em operação Off-Shore trabalham em regime de missão 15x15, cumprindo, exclusivamente, jornada máxima diária de 12h, com 1h de intervalo para refeição e descanso. Não existe possibilidade de acionamento dos tripulantes fora da jornada normal de trabalho, jamais ficando os mesmos à disposição da empresa em dias e horários distintos dos das missões. Por outro lado, durante as 12h diárias normais de trabalho os tripulantes podem ou não ser acionados em benefício da operadora, seja em voos ou em solo, existindo a possibilidade de tempo ocioso por ausência de demanda. Todavia, tal tempo já é remunerado pelo salário base mais compensação orgânica, por coincidente, conforme exposto, com a jornada diária normal do aeronauta.

Justificativa:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

No intuito de evitar interpretações equivocadas do dispositivo em debate e com também remuneratório, sugere-se os trechos abaixo para as definições de "RESERVA e SOBREAviso": Reserva - significa o período em que o tripulante, fora de sua jornada normal/contratual de trabalho, permanece à disposição, por determinação do operador, no local de trabalho;
Sobreaviso - significa o período em que o tripulante, fora de sua jornada normal / contratual de trabalho, permanece em local de sua escolha, à disposição do operador.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

No sistema de escala das operações off-shore, deve ocorrer o seguinte:

→ Se o tripulante tem 12 horas de jornada (o que inclui o período das refeições e de repouso), ele deve ter, no mínimo, 12 horas de repouso;

→ Se o tripulante não é convocado para jornada em um determinado dia, ele deve ficar em reserva ou em sobreaviso (ou folga, se assim o operador o desejar). Após os períodos de repouso ou de sobreaviso deve existir um repouso de, no mínimo, 12 horas.

Finalmente, é importante notar, treinamentos (seja de solo, em aeronave ou em simulador) contam como jornada e, portanto, não podem ser feitos durante os períodos de folga ou de férias.

CONTRIBUIÇÃO Nº 107 (23850)

Identificação

Autor da Contribuição: Jorge Luiz França Alves
Categoria: Empresa Aérea

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

A letra "n", número 4 está alterando o que está previsto na Lei 13.475/17 a qual prevê o encerramento da jornada 30 ou 45min após a parada final dos motores.

Justificativa:

Sugere-se que se mantenha o texto original, a fim de que esteja em acordo ao contido no Art 35, § 4o da Lei 13.475/17, conforme transcrito a seguir: Art. 35. Jornada é a duração do trabalho do tripulante de voo ou de cabine, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado.

§ 4o A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

117.3(n)(4) está em alinhamento com o § 4º do Art. 35 da Lei 13.475/17. Apenas, efetuou-se a inserção da expressão “no mínimo” para indicar que a jornada deve ser contada até o último momento de trabalho do tripulante (caso essa duração ultrapasse os 30 ou 45 minutos, dependendo do tipo de operação) e não obrigatoriamente 30/45 min após a parada dos motores.

CONTRIBUIÇÃO Nº 108 (23851)

Identificação

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

<p>Autor da Contribuição: Jorge Luiz França Alves Categoria: Empresa Aérea</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.9 Tipo de contribuição: Alteração</p>
<p>Contribuição</p>	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: O número 1 da letra d do item A117.9 fala o seguinte: escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos; Os termos do parágrafo único do art. 27, da Lei do Aeronauta e em substituição à obrigação prevista no mesmo art. 27, inciso I, em relação à determinação de indicação em escala semanal dos horários de início e término de voos e de outras atividades, sugere-se alteração no item informando para que as empresas fiquem autorizadas a disponibilizar e divulgar a todos os seus tripulantes as escalas diárias pré-programadas contendo as informações sobre horários previstos de início e término dos voos, conforme programação diária disponibilizada por clientes, em até 12 (doze) horas antes do início da apresentação, bem como informando, ainda, a realização de cursos, reuniões ou exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica. Ficam ressalvadas as hipóteses de eventuais modificações da escala divulgada em relação aos horários de início e término dos voos, em situações de emergência e ambulâncias aéreas, podendo tais modificações ser comunicadas aos tripulantes em prazo inferior ao estabelecido neste parágrafo.</p>	
<p>Justificativa: Na prestação de serviço de táxi aéreo onde a demanda de voos dos clientes surgem muitas vezes no mesmo dia ou no dia anterior à viagem, não é possível emitir uma escala precisa com dois dias de antecedência informando os horários, conforme descreve o item em questão.</p>	
<p>Resultado da análise: Contribuição não adotada.</p>	
<p>Análise da contribuição: Não é possível adotar essa contribuição, uma vez que o Apêndice A do RBAC 117 foi elaborado para ser igual à Lei 13.475/17.</p>	

<p>CONTRIBUIÇÃO Nº 109 (23852)</p>	
<p>Identificação</p>	
<p>Autor da Contribuição: Jorge Luiz França Alves Categoria: Empresa Aérea</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.11 Tipo de contribuição: Alteração</p>
<p>Contribuição</p>	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: A letra "e" do item B117.11 fala o seguinte: Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não podem ser considerados os tempos necessários para atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, bem como o retorno deste último até o aeroporto, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos. O texto da Lei do Aeronauta em seu Art. 38. menciona o seguinte: Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, IV e V do caput do art. 5º, quando compoendo tripulação mínima ou simples, poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos: >>>>>> A Lei do Aeronauta não menciona um tempo mínimo de 30 minutos para as atividades mencionadas na letra "e". Devido a isso, sugere-se um alinhamento com a Lei.</p>	
<p>Justificativa:</p>	

Este item está sendo mais restritivo do que a Lei 13.475, uma vez que a Lei já prevê que o acréscimo da jornada deve ser da metade do tempo de interrupção.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Conforme 117.11(a)(2) os limites operacionais e requisitos do Apêndice B são eletivamente aplicáveis a operadores definidos em 117.1(b)(1) (operadores sob RBAC 121) e 117.1(b)(2) (operadores sob RBAC 135) e, tratando-se de um GRF (o qual para efeito da Lei é comparável a um SGRF), novas limitações e requisitos podem ser e são introduzidos no sentido de proteger adicionalmente estas operações. A Emenda nº 00 do regulamento já tratava do tempo total pre-voo e pós-voo como sendo de no mínimo 30 minutos conforme Apêndice B - (f)(5) (numeração da Emenda nº 00).

Sim, o parágrafo B117.11(e) é mais restritivo que os incisos II, IV e V do caput do art. 5º da Lei 13.475/17, no sentido de que o tempo de descanso entre as duas partes da jornada interrompida não pode ser menor que o previsto nos parágrafos B117.11(a) e B117.11(b). A duração das atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, bem como o retorno deste último até o aeroporto, não podem ser incluídas nesse tempo de descanso mínimo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 110 (23853)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.1

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugerimos o seguinte texto:

operadores de serviços aéreos especializados que conduzem operações aeroagrícolas prestadas nos termos do RBAC 137 e E-94 e operações de combate a incêndio;

Justificativa:

Justificativa: No Brasil e no mundo, a indústria de Drones tem evoluído, portanto, visando as boas práticas do mercado, deve ser levado em conta o gerenciamento de fadiga aos pilotos remotos, em consonância com o 19PGA BL01 - Remote Pilots, p. 2, diz:

“O gerenciamento da fadiga é uma questão essencial para os pilotos remotos, então políticas e procedimentos para tempo de voo e serviço, horários de turnos de operação e períodos de descanso da tripulação devem basear-se em princípios científicos para esquemas de escala de turnos e tripulação.” Disponível em: <https://www.ifalpa.org/media/3305/19pgabl01-remote-pilots.pdf>

Sugestão de inclusão de item, em substituição à Nota:

117.1 (d): A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que abriga matérias relacionadas à segurança operacional – afetas às atribuições desta Agência –, também dispõe sobre matérias que não se dirigem a esse fim – notadamente, as relacionadas aos aspectos trabalhistas da relação entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais. Assim, a aplicação do disposto neste regulamento observará, a princípio, como limites máximos, as prescrições constantes da Lei nº 13.475/2017, relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional, para todos os tripulantes referidos nos itens 117.1 (b)(1) a (b)(6), considerando, ainda, o disposto no artigo 7º, XIII, XXII e XVI cumulado com o artigo 8º, inciso III, todos da Constituição Federal e o artigo 611-A, inciso I, da CLT. Para que sejam implantadas operações que proponham qualquer alteração das prescrições legais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, o operador aéreo requerente deverá firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Justificativo material: As resoluções da ANAC são regulamentos editados com fundamento e competência legal a ela atribuída, mas não podem contrariar a lei, nem ignorá-la, sob pena de nulidade da dita resolução e sustação por meio de ato do Congresso Nacional. Ao exercer a cobrança ativa da lei, a ANAC torna expressa a previsão de que não há permissão para que os operadores aéreos se abstenham ao cumprimento das demais normas vigentes no ordenamento jurídico, em especial as normas trabalhistas que conferem estofa a toda a série de dispositivos normativos que tratam do gerenciamento do risco de fadiga. Esclarece-se, com o sugerido texto expresso, que a observância às normas trabalhistas não é conduta facultativa.

Ao detalhar a aplicação de normas insertas na Lei nº 13.475/2017, a ANAC exerce competência normativa suplementar, derivada, e limitada, que se insere na sua esfera de competência. Não há impedimento a que o faça mesmo em matéria “trabalhista”, desde que obedecida a Lei de regência do tema.

Justificativa formal (para modificação de nota para item): O texto na forma de nota abre margem a que operadores aéreos, com lastro na norma regulamentar, descumpram o disposto na Lei do Aeronauta, gerando discussões desnecessárias, por eventual interpretação de que "nota não tem conteúdo normativo".

Resultado da análise: Contribuição a ser estudada posteriormente.

Análise da contribuição:

A operação de aeronaves não tripuladas ou remotamente tripuladas (RPA) não foi ainda, nesta revisão efetuada sob o Tema 14, objeto de estudo para consideração de regras específicas de gerenciamento de fadiga. Após o término desse Tema, será proposta à SPO a análise desse assunto.

Quanto à sugestão de se incluir item por oposição a nota, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 111 (23854)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Categoria: Entidade de Classe

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugestão de inclusão de alínea:

Incluir como (b) (1) (ii.1): Caso ocorram circunstâncias operacionais imprevistas (conforme conceito constante no item 117.3 Definições (d. 1), fora da base contratual, os operadores aéreos permitirão que os tripulantes utilizem os assentos destinados à classe executiva da aeronave, para descanso em voo.

Justificativa:

Justificativa: De acordo com experiência operacional vivenciada pelos tripulantes foi reportado ao SNA, por estar fora de base, necessário trocar a tripulação devido a esta circunstancia operacional imprevista, o que gerou custos de deslocamento para a empresa, pela falta da classe de descanso adequado para aquele voo, a tripulação iria estar regulamentada. Desse modo sugerimos a inclusão deste item.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

A utilização de assentos da classe executiva como sugerido nesta contribuição não é adequada. A aeronave pode estar em carregamento / descarregamento de carga ou embarque / desembarque de passageiros, o que causaria muito barulho e desconforto para os tripulantes. Adicionalmente, o assento da classe executiva pode não atender os requisitos de Classe 1, 2 ou mesmo 3.

Como este assunto não está em discussão no Tema 14, ele será repassado ao Tema 21 para análise.

CONTRIBUIÇÃO Nº 112 (23855)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Categoria: Entidade de Classe

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugestão de item novo:

Inclusão de item 117.3 (4): quando se referindo a acomodação para o tempo em solo entre etapas de voo, como definido no art. 57 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que consista em mais de três horas de tempo em solo, significa poltronas que reclinem 45° ou mais em relação à vertical e possuam apoio para as pernas e pés na posição reclinada, em sala específica com controle de temperatura, mitigação de ruído e controle de luminosidade, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações, e com acesso à alimentação;

Justificativa:

Justificativa: Manter a lógica de Acomodações para reserva (art. 44, §3º da Lei 13.475/2017 - Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao tripulante acomodação adequada para descanso)

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Entendo que a sugestão dessa manifestação é válida.

Apesar disso, este assunto não está em discussão no Tema 14. Deste modo, será repassado ao Tema 21 para análise.

CONTRIBUIÇÃO Nº 113 (23856)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Categoria: Entidade de Classe

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Item 117.3. Definições. (c) - Sugestão de texto: (c) aptidão para o trabalho “Significa uma pessoa em seu estado geral de saúde que permite executar seu trabalho em segurança, ou seja, sem riscos para si mesmos, para terceiros, e para o ambiente. Esse conceito incorpora as demandas fisiológicas e psicossociais do trabalho.”</p>
<p><u>Justificativa:</u> Justificativa: Alinhamento com a indústria e ajustes quanto ao seu envolvimento às respectivas tarefas no local de trabalho, conforme documento da Chevron - workforce health and safety item (health), p. 5 e disponível em: https://www.chevron.com/-/media/chevron/PDF-Reports/Corporate-Responsibility/people-workforce-health-safety.pdf</p>
<p>Resultado da análise: Contribuição não adotada.</p>
<p>Análise da contribuição: A definição de "aptidão para o trabalho" que consta do parágrafo 117.3(c) foi retirada do FAA - FAR 117.3 fit for duty, como abaixo mostrado: Fit for duty means physiologically and mentally prepared and capable of performing assigned duties at the highest degree of safety. Considerando que a definição proposta nesta contribuição é, essencialmente, a mesma que consta no RBAC 117, não vemos necessidade em alterá-la.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 114 (23857)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Inclusão</p>
Contribuição	
<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> (e) descanso significa um período em que o tripulante fica desobrigado das suas atividades durante a jornada, não caracterizando repouso nem folga; Item 117.3. Definições - Sugestão de inclusão de item: (e.XX) Descanso Controlado no Cockpit – Sugestão de Texto: Uma estratégia de mitigação eficaz a ser usada conforme necessário em resposta à fadiga experimentada durante as operações de voo. Os procedimentos recomendados para descanso controlado na cabine de comando podem ser encontrados no item XX. Não deve utilizado como uma estratégia planejada.</p>	
<p><u>Justificativa:</u> Justificativa: A orientação da International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA), item IFALPA fatigue Conter measure policy, p. 2 que entende pelos benefícios do descanso controlado a bordo, mas ressalva que este procedimento não pode ser planejado antes do voo, nunca pode ser usado para estender os limites de trabalho, ser computada como parte de um período de descanso para fins de cálculo nas limitações de tempo de voo, ou utilizado como substituição ao aumento da tripulação Disponível em: https://ifalpa.org/media/2050/12hupbl03-fatigue-management-information-update.pdf É considerado uma boa prática na indústria e de acordo com estudos da NASA melhora a eficiência do piloto e pode ser usado como contramedida. Disponível: https://ntrs.nasa.gov/citations/20190033983 https://flightsafety.org/wp-content/uploads/2018/11/Controlled-Rest.pdf https://ntrs.nasa.gov/api/citations/20190033983/downloads/20190033983.pdf</p>	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.	

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

O descanso controlado no cockpit é objeto de estudo no âmbito do Tema 21, podendo vir a ser adotado a partir deste estudo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 115 (23858)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Item 117.3. Definições(XX) - Sugestão de inclusão de item:

Early start

(1) Para operações realizadas no Apêndice A, significa o período transcorrido, total ou parcialmente entre 06h01 e 06h59, hora local da base contratual do tripulante.

(2) Para operações realizadas no Apêndice B ou Apêndice C

(i) se o tripulante está aclimatado: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 06h59, hora local onde o tripulante está aclimatado;

Justificativa: Alinhamento com a CAO 48.1 – Instrumento 2019 - Item 6.1, p. 7.

(ii) se o tripulante está em um estado desconhecido de aclimação: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 06h59, hora local onde o tripulante foi por último aclimatado;

Justificativa: Alinhamento com CAO 48.1 – Instrumento 2019 - Item 6.1, p. 7.

(3) Para operações realizadas sob o Apêndice D ou E, significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 06h59, hora local onde o tripulante se encontra;

Justificativa:

Justificativa: Alinhamento com CAO 48.1 - Instrument 2019 - Item 6.1, p. 7. Somado ao alto índice de reportes dos tripulantes para o SNA, disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1NCouyMGJSnvKqNRTX4Oee15ZjcTETEeS/view?usp=sharing>

Resultado da análise: Contribuição parcialmente adotada no Tema 14

Contribuição parcialmente enviada ao Tema 21.

Análise da contribuição:

A definição de início cedo (early start) foi inserida para os Apêndices D e E. Para os Apêndices B e C a manifestação será enviada para o Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 116 (23859)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão de item novo: (q.2) Para que sejam implantadas operações com limites específicos que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados neste regulamento, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites específicos (safety case)	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 117 (23860)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: 117.3 Definições. Item (t.1) posicionamento Inclusão de Item (t.1) - Em primeiro lugar, aproveitamos para exaltar a inclusão desse tema pela Agência, uma vez que a temática é bastante oportuna, e sugerimos fortemente a manutenção desse conceito. Ainda assim, recordamos que o contexto observado pela CAO para a idealização dessa concepção difere das condições encontradas no Brasil. Embora a Austrália possua uma extensão territorial um pouco menor quando comparado à brasileira, a infraestrutura, integração de modais, oferta e custos de transportes conferem àquele país uma situação mais favorável à situação observada no Brasil. Incluir item (t.XX) - Ao tripulante que gozar de dispensa de hotel, será concedido um tempo mínimo de repouso de 13 horas após o encerramento da jornada. Item (t.1) (1) - Sugestão de alteração de redação: (1) não inclui ser transportado desde ou para acomodação para repouso, antes ou após uma jornada; (1) não inclui ser transportado “de” ou “para” acomodação para repouso, antes ou após uma jornada; Nota – Inserir exemplo em uma futura IS sobre os procedimentos de posicionamento.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Justificativa: Justificativa: Alinhamento com o conceito de posicionamento, considerando 30 minutos de deslocamento do aeroporto até o domicílio do tripulante e outros 30 minutos considerando o deslocamento entre o domicílio e o aeroporto.
Resultado da análise: Contribuição parcialmente adotada.
Análise da contribuição: Primeira cocontribuição: inclusão de item (t.1) - não há sugestão de contribuição; Segunda contribuição: incluir item (t)(XX) - Vide contribuição 23.852. Terceira contribuição: item (t.1)(1) e Nota - a sugestão de aspas é uma questão de escolha sobre o estilo da frase. Nesse sentido preferimos o texto sem aspas. Finalmente, sobre a Nota, está sendo desenvolvida uma IS que trata do assunto "procedimentos de posicionamento" sob o apêndice E.

CONTRIBUIÇÃO Nº 118 (23861)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Inclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão de item novo: (y.1) Para que sejam implantadas operações SGRF aprovadas, com limites específicos que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral 117.1 (d), de forma específica, voltada às operações SGRF aprovadas.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 119 (23862)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Categoria: Entidade de Classe	Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Substituir “nota” por item (ae.1): A Lei nº 13.475/2017 estabelece algumas restrições para o uso de tripulações compostas. Para que sejam implantadas operações diferenciadas, com uso de tripulações compostas, que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Po	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 120 (23863)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.3
Tipo de contribuição: Alteração	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Substituir “nota” por item (af.1): A Lei nº 13.475/2017 estabelece algumas restrições para o uso de tripulações de revezamento. Para que sejam implantadas operações diferenciadas, com uso de tripulações de revezamento, que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: Reforço ao item geral 117.1 (d), de forma específica, voltada às tripulações de revezamento.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 121 (23864)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS</p> <p>Categoria: Entidade de Classe</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana</p> <p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.5</p> <p>Tipo de contribuição: Inclusão</p>
Contribuição	
<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></p> <p>117.5 Determinação de aclimação</p> <p>117.5 (e)(XX) - Inclusão de item:</p> <p>(2) (iv) O período de adaptação, quando na base não deve ser feito concomitante ao período de folga;</p>	
<p><u>Justificativa:</u></p> <p>117.5 Determinação de aclimação</p> <p>117.5 (e)(XX) - Inclusão de item:</p> <p>(2) (iv) O período de adaptação, quando na base não deve ser feito concomitante ao período de folga;</p> <p>Justificativa: Os avanços das pesquisas acerca da saúde e segurança de voo no cenário empregatício têm ensinado que a extensão do contato do empregado com certas atividades ou ambientes laborativos é elemento decisivo à configuração do potencial efeito insalubre ou perigoso desses ambientes ou atividades. Tais reflexões têm levado à noção de que a fixação de adequados intervalos no interior da jornada em certas atividades ou ambientes, constituem medidas profiláticas importantes no contexto da moderna medicina laboral.</p> <p>As normas jurídicas concernentes à jornada e intervalos não são, hoje, tendencialmente, dispositivos estritamente econômicos, já que podem alcançar, em certos casos, o caráter determinante de regras de medicina e segurança do trabalho, portanto, normas de saúde pública.</p> <p>Por essa razão é que a Constituição arrolou no rol dos direitos dos trabalhadores a “redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança” (art. 7º, XXII).</p> <p>Disto temos que o período de adaptação para aclimação/ajuste biológico do aeronauta se conforma e se insere no conceito de “período de descanso” estabelecido pela doutrina trabalhista.</p> <p>Os períodos de descanso conceituam-se como lapsos temporais regulares, remunerados ou não, situados intra ou intermódulos diários, semanais ou anuais do período de labor, em que o empregado pode sustar a prestação de serviços e sua disponibilidade perante o empregador, com o objetivo de recuperação e implementação de suas energias ou de sua inserção familiar, comunitária e política.</p> <p>Os distintos períodos de descanso têm duração padrão normalmente fixada pela legislação heterônoma estatal. Entre o término de uma jornada e o início da outra, a lei determina um específico número de horas para que o empregado possa repousar.</p> <p>Para os trabalhadores regulares, observa-se o disposto no art. 66, da CLT, que dispõe que o intervalo interjornada comum deve seguir o parâmetro numérico mínimo de 11 horas.</p> <p>Para o aeronauta, porém, o número de horas mínimo para seu intervalo interjornada (que na norma de regência da categoria é denominada repouso regulamentar) é estabelecido não apenas pela Lei do Aeronauta (art 23, §2º; art, 43, §4º; art. 46, art. 48 e art. 49, art. 50, § 1º e 2º; art. 53), mas também por normas regulamentares da autoridade de aviação civil (ANAC), por expressa autorização legal.</p> <p>Os repousos regulamentares do aeronauta caracterizam lapsos temporais distanciadores entre uma jornada e outra, com sustação da prestação de serviços, e especialmente quando posteriores a jornadas extensas com cruzamentos de fusos, devem ser estabelecidos em estreita observância com a programação de voos da jornada anteriormente exercida pelo tripulante, segundo discriminado no RBAC 117 (Apêndice B, item (I) Períodos de Repouso; Apêndice C, item (I) Períodos de Repouso)</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Ainda devemos levar em consideração o que está disciplinado no artigo 46 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, o repouso é o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Os períodos de adaptação devem se desenvolver necessariamente dentro do período de repouso regulamentar do aeronauta, a fim de que não retirem do aeronauta o direito de usufruir de sua folga da forma que entender.

É cediço que no período de adaptação o aeronauta ainda está retornando ao seu estado psicofisiológico normal, para aclimatar-se ao local do encerramento da jornada, e por esta razão, não terá condições de usufruir uma folga regular, tendo em vista os prejuízos que a falta de aclimatação impõe ao descanso do aeronauta.

No entanto a adaptação é uma consequência da aclimatação, pois sempre quando se “perde” a aclimatação será necessário um período de adaptação como vimos anteriormente neste documento.

O RBAC 117 até prevê que o tripulante possa realizar simultaneamente a adaptação em seu período de repouso nos casos em que realiza até duas jornadas em um estado desconhecido de aclimatação, de acordo com a IS117-003B, item 6.4.2.7(e)(viii), que deve se estender até cumprir a duração estabelecida na Tabela 1 do RBAC no 117.

Portanto deve-se evitar que o período de adaptação seja concomitante ao período de folga a fim de que a fadiga não seja um fator contribuinte para afetar a segurança operacional e que o tripulante utilize seu tempo de folga sem que fatores do trabalho possa interferir nas suas atividades em tempo livre.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Esse é um assunto pertinente somente ao Apêndice B. Desta forma a contribuição será encaminhada ao Tema 21.

CONTRIBUIÇÃO Nº 122 (23865)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.5

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Tabela 1: Período de adaptação para aclimatação

Sugestão de tabela

Justificativa:

Justificativa: Harmonizar com a IS117-003B, Tabela 3 da IS117-003B, p. 35. E melhor entendimento da tabela.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Tabela não foi recebida.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 123 (23866)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.19 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item 117.XX - Sugestão de Inclusão de item - Responsabilidade do Estado – O Estado é responsável por fornecer uma estrutura regulatória que permita o gerenciamento da fadiga e garantir que o Prestador de Serviços esteja gerenciando os riscos relacionados à fadiga para alcançar um nível aceitável de desempenho de segurança. (a) Aptidão para o trabalho. Nenhum operador pode requerer que um tripulante opere uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, o operador tiver razões para acreditar que aquele tripulante esteja, ou provavelmente venha a estar, sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o desempenho do tripulante de modo a afetar a segurança da operação.	
Justificativa: Justificativa: Alinhamento com a ICAO, Disponível em: https://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Pages/FM-Approaches.aspx	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: As responsabilidades do Estado quanto ao fornecimento de estrutura regulatória que permita o gerenciamento da fadiga e à garantia de que os operadores estejam gerenciando os riscos relacionados à fadiga para alcançar um nível aceitável de desempenho de segurança são obrigações específicas relacionadas a obrigações gerais quanto ao alcance e manutenção de níveis aceitáveis de segurança operacional pelo Estado como um todo. Estas obrigações de alto nível estão presentes no PSOE - PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL ESPECÍFICO da ANAC, disponível em https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/planos-e-programas/psoe-anac/@@display-file/arquivo_norma/PSOE-ANAC.pdf . Neste documento, o capítulo II trata especificamente das responsabilidades da ANAC na supervisão da segurança operacional, o capítulo III trata das diretrizes, objetivos e metas de desempenho da segurança operacional, enquanto o capítulo IV apresenta o sistema de supervisão da segurança operacional. O PSOE é, portanto, o documento que define as políticas e diretrizes de alto nível para o desempenho da segurança operacional de forma geral, incluindo questões relativas ao gerenciamento de fadiga. A sugestão de inclusão de item de aptidão para o trabalho já existe no regulamento, em 117.19(a).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 124 (23867)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.19

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Categoria: Entidade de Classe	Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> 117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos – Inclusão de item: Cada Operador Aéreo está sujeito à condição de que o detentor de certificado deve: a) cumprir cada requisito, conforme estabelecido neste regulamento; e b) Cumprir os limites e requisitos das tripulações conforme previsto em cada Apêndice deste regulamento que o operador aéreo aplica ao tripulante; (c) Manual. Exceto como previsto no parágrafo 117.19(i) desta seção, o operador deve incluir em seu manual aceito pela ANAC, as seguintes informações:	
<u>Justificativa:</u> Justificativa: Alinhamento com as Condições do CAO 48.1 – Instrumento 2019, item 8 - Part 2 – Conditions, p. 16.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Esses requisitos estão dispostos nas seções 117.11, 117.13 e 117.15, ainda que com redação diferente. Especificamente, o cumprimento dos limites e requisitos previstos em cada Apêndice para os tripulantes de um operador é previsto pelo requisito 117.19(b) "Limites. O operador deve determinar para cada tripulante os limites operacionais e requisitos que sejam aplicáveis aos tripulantes de acordo com os apêndices que sejam aplicáveis ao operador."	

CONTRIBUIÇÃO Nº 125 (23868)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.19
Tipo de contribuição: Inclusão	
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> 117.19 (c) Manual - Inclusão de item (c.XX) Importante ser citado sobre a cultura de segurança operacional positiva, o qual é a base para a implantação de um sistema de reporte de fadiga eficaz, e deve: 1. Ser apoiado pela alta e média gestão; 2. Fluxo adequado de informação, reporte, análise e feedback; 3. Proteção dos dados e informações, bem como das fontes de reportes; 4. Não ter caráter punitivo.	
<u>Justificativa:</u> Justificativa: Com base em reportes recebidos, temos visto que os tripulantes tem sofrido represálias e isso prejudica a segurança operacional, pois as informações que passam pelo GAGEF não condizem com a realidade operacional das empresas aéreas. Fazendo com que uma das melhores ferramentas para identificação de riscos tenha uma percepção negativa por aqueles que estão na linha de frente. Melhores práticas da indústria: 1. Estabelecimento de processos claros e expectativas para o reporte de fadiga, incluindo mecanismos de proteção salarial 2. A organização dar ciência do recebimento e fornecer feedback ao relator das medidas tomadas	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

3. Manutenção da integridade do sistema de reporte e da confidencialidade do relator

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Foi, justamente, proposta a inclusão em 117.19(c)(6) do requisito para que o operador inclua em seu manual seu "compromisso com o desenvolvimento e manutenção de uma cultura de segurança operacional positiva". Tal obrigação se desdobra em características desta cultura a ser fomentada e a melhores práticas relacionadas ao alcance deste objetivo, as quais serão objeto de detalhamento nas Instruções Suplementares.

CONTRIBUIÇÃO Nº 126 (23869)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.19
	Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Substituir “nota” por item (j): Para que sejam implantadas operações GRF ou SGRF contendo extensões de jornadas ou reduções de repousos em limites diversos das prescrições estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral 117.1 (d), de forma específica, voltada a todos operadores aéreos que implementem operações GRF ou SGRF em limites superiores aos legalmente estabelecidos.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 127 (23871)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.19
	Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Substituir “nota” por item (j): Para que sejam implantadas operações GRF ou SGRF contendo extensões de jornadas ou reduções de repousos em limites diversos das prescrições estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral 117.1 (d), de forma específica, voltada a todos operadores aéreos que implementem operações GRF ou SGRF em limites superiores aos legalmente estabelecidos.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 128 (23872)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.61
	Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

117.61. (a. XX) Inclusão de Item-
(a.1) Os operadores dos Apêndices A e E devem levar em consideração os fatores de fadiga, através de seu SGSO.

Justificativa:

Justificativa: De acordo com a abordagem de fadiga demonstrada pela ICAO - Introduction, item 1. Disponível em: <https://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Pages/FM-Approaches.aspx>

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

Um SGSO não é requerido obrigatoriamente aos operadores sob Apêndices A ou E, ainda que para estes últimos sejam previstos procedimentos de gerenciamento de risco de fadiga.

CONTRIBUIÇÃO Nº 129 (23873)

Identificação

<p>Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.61 Tipo de contribuição: Inclusão</p>
<p>Contribuição</p>	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: 117.61 (c. XX)- Inclusão do Item – Os dados monitorados no ciclo do processo GRF podem ser usados para gerar indicadores de desempenho de segurança contra fadiga, em inglês Safety Performance Indicator (SPIs). Os SPIs também são usados a fim de garantia de segurança do GRF para verificar se o programa está fornecendo um nível aceitável de risco de fadiga. Os SPIs fornecem uma métrica para orientar a tomada de decisão. Por exemplo, alterações nos SPIs podem sinalizar um novo risco de fadiga e podem ser usadas para rastrear a eficácia de novas mitigações. Para que os SPIs sejam úteis na tomada de decisões, é necessário definir valores ou metas aceitáveis. Esses valores ou metas aceitáveis precisam ser apropriados ao nível de risco em uma determinada operação e/ou nas regiões "toleráveis" ou "aceitáveis" das avaliações de risco. Espera-se que uma variedade de SPIs forneça uma indicação mais confiável dos níveis de fadiga e do desempenho do GRF. Os SPIs também podem precisar ser revisados à medida que as circunstâncias operacionais mudam. Os tipos comuns de SPIs de fadiga incluem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPIs operacionais que monitoram as causas de fadiga relacionadas às programações; • SPIs baseados em dados de fadiga reativa. Os exemplos incluem o número de relatórios de fadiga (por exemplo, dentro do cronograma), incidentes relacionados à fadiga); • SPIs baseados no monitoramento proativo dos níveis reais de fadiga dos tripulantes. <p>Nesse contexto o sindicato da categoria, deve receber esses dados a fim de analisar os dados sobre o GRF do operador, a fim de cumprir o item vigente da IS117-003N, item 6.3.2.11. (d) - Participação do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA).</p>	
<p>Justificativa: Sugerimos alterações no acompanhamento do Gerenciamento de Fadiga dos operadores aéreos pela entidade sindical, considerando que o formato atual de participação do SNA nos Grupos de Gerenciamento de Fadiga dos operadores tem, por vezes, limitado o campo de atuação desta entidade. Através do formato proposto, ao determinar uma determinada métrica de quantidade e severidade de reportes a empresa passará a tomar medidas cabíveis, e os reportes enviados pelo SNA terão o prazo máximo estabelecido, conforme classificação de severidade.</p>	
<p>Resultado da análise: Contribuição não adotada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21.</p>	
<p>Análise da contribuição: O monitoramento contínuo de indicadores de desempenho para determinar a eficácia geral do GRF para os Apêndices B, C e D é previsto conforme 117.61(c)(2), (3) e (4), e é expandido na IS Nº 117-003, em especial em sua seção 6.3.8, complementada pelo previsto no Apêndice F e Anexo B, entre outros pontos da IS. O item 6.3.2.11(b)(i) prevê ainda que o representante indicado pelo SNA deve ter acesso aos procedimentos, atas de reunião, relatórios e demais documentos pertinentes relacionados ao GRF e que tenham passado pelo GAGEF. Quanto à sugestão para inclusão de uma previsão para se definir valores ou metas aceitáveis para os Safety Performance Indicators, ou, mais especificamente, para se determinar indicadores e metas relacionados à quantidade e severidade de reportes ou outros indicadores a sugestão será encaminhada para o Tema 21 para análise.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.61 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Inclusão item (j) (3): O requerimento deverá acompanhar Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
<u>Justificativa:</u> Justificativa: O ajuste da operação às normas trabalhistas deverá acompanhar o processo de instauração e autorização administrativo, de forma a validar a implantação do GRF, pelo viés trabalhista, uma vez que o Sindicato profissional deverá avaliar previamente os efeitos da operação proposta na rotina laboral dos tripulantes.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 131 (23875)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.61 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Sugestão de substituição do tem (k): (k) Cada requerente deve apresentar o requerimento à ANAC e informar ao Sindicato profissional, pelo menos 120 dias antes da data pretendida para início das operações segundo o GRF, tendo em vista o preceituado no artigo 7º, XIII, XXII e XVI cumulado com o artigo 8º, inciso III, todos da Constituição Federal, assim como o artigo 611-A, inciso I, da CLT.	
<u>Justificativa:</u> Justificativa: Conferir cumprimento à Constituição Federal e a CLT, que limitam a flexibilização da jornada de trabalho à pactuação de acordo coletivo, desde que com condições mais benéficas aos trabalhadores.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

--

CONTRIBUIÇÃO Nº 132 (23876)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.61 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão: Inclusão de novo item (l): (l) A autorização concedida para flexibilizações de operação pelo GRF poderá ser cassada total ou parcialmente, caso a empresa deixe de comprovar as ocorrências ou reportes conforme item 117.61 (b) e (c) (7). (a) Nenhum operador pode exceder qualquer provisão deste Regulamento a menos que aprovado pela ANAC por meio de um sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF) que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto nos Apêndices deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	
Justificativa: Justificativa: Imprescindível haja punição para o caso de descumprimento para garantir a eficácia da norma.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: Quanto à sugestão para inclusão de novo item (l): "(l) A autorização concedida para flexibilizações de operação pelo GRF poderá ser cassada total ou parcialmente, caso a empresa deixe de comprovar as ocorrências ou reportes conforme item 117.61 (b) e (c) (7)": O parágrafo 117.61(b) é meramente informativo, dizendo que "Os procedimentos descritos nesta seção podem ser atendidos, pelo menos em parte, pelos procedimentos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)."; e O parágrafo 117.61(c)(7), que diz respeito a incluir no Manual do GRF as atribuições e responsabilidades do GAGEF, tem enquadramento no Compêndio de Elementos de Fiscalização (CEF) do RBAC 117 sob o código 117013V01, recebendo tratamento preventivo. Quanto ao item (a) proposto para inclusão isto já é definido na seção que trata de SGRF, mais precisamente no parágrafo 117.65(a).	

CONTRIBUIÇÃO Nº 133 (23877)	
Identificação	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

<p>Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.63 Tipo de contribuição: Inclusão</p>
<p>Contribuição</p>	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: 117.63 SGRF (b) (1. XX)- Inclusão do Item – Os dados monitorados no ciclo do processo SGRF podem ser usados para gerar indicadores de desempenho de segurança contra fadiga, em inglês Safety Performance Indicator (SPIs). Os SPIs também são usados na garantia de segurança do SGRF para verificar se o sistema está fornecendo um nível aceitável de risco de fadiga. Os SPIs fornecem uma métrica para orientar a tomada de decisão. Por exemplo, alterações nos SPIs podem sinalizar um novo risco de fadiga e podem ser usadas para rastrear a eficácia de novas mitigações. Para que os SPIs sejam úteis na tomada de decisões, é necessário definir valores ou metas aceitáveis. Esses valores ou metas aceitáveis precisam ser apropriados ao nível de risco em uma determinada operação e/ou nas regiões "toleráveis" ou "aceitáveis" das avaliações de risco. Espera-se que uma variedade de SPIs forneça uma indicação mais confiável dos níveis de fadiga e do desempenho do SGRF. Os SPIs também podem precisar ser revisados à medida que as circunstâncias operacionais mudam. Os tipos comuns de SPIs de fadiga incluem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPIs operacionais que monitoram as causas de fadiga relacionadas às programações; • SPIs baseados em dados de fadiga reativa. Os exemplos incluem o número de relatórios de fadiga (por exemplo, dentro do cronograma ou emparelhamento), incidentes relacionados à fadiga e medidas de absenteísmo; • SPIs baseados no monitoramento proativo dos níveis reais de fadiga dos tripulantes. <p>Nesse contexto o sindicato da categoria, deve receber esses dados a fim de analisar os dados sobre o SGRF do operador, a fim de cumprir o item vigente da IS117-003N, item 6.3.2.11. (d) - Participação do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA).</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: Sugerimos alterações no acompanhamento do Gerenciamento de Fadiga dos operadores aéreos pela entidade sindical, considerando que o formato atual de participação do SNA nos Grupos de Gerenciamento de Fadiga dos operadores tem, por vezes, limitado o campo de atuação desta entidade. Através do formato proposto, ao determinar uma determinada métrica de quantidade e severidade de reportes a empresa passará a tomar medidas cabíveis, e os reportes enviados pelo SNA terão o prazo máximo estabelecido, conforme classificação de severidade.</p>	
<p>Resultado da análise: Contribuição não adotada.</p>	
<p>Análise da contribuição: O monitoramento contínuo de indicadores de desempenho para determinar a eficácia geral do SGRF já é previsto, conforme 117.63(b)(3)(i), tema ainda fartamente expandido na IS Nº 117-004. Adicionalmente, a definição de valores ou metas aceitáveis para os SPI's não é a lógica atualmente adotada para o monitoramento do desempenho do SGRF.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 134 (23878)

Identificação

<p>Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.63</p>
--	--

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Categoria: Entidade de Classe	Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão item (j) (3): O requerimento deverá acompanhar Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: O ajuste da operação às normas trabalhistas deverá acompanhar o processo de instauração e autorização administrativo, de forma a validar a implantação do SGRF, pelo viés trabalhista, uma vez que o Sindicato profissional deverá avaliar previamente os efeitos da operação proposta na rotina laboral dos tripulantes.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 135 (23879)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.63
	Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (d) Cada requerente deve apresentar o requerimento à ANAC e informar o Sindicato profissional, encaminhando a este os estudos prévios realizados para implantação das operações, pelo menos 120 dias antes da data pretendida para início das operações segundo o SGRF, tendo em vista o preceituado no artigo 7º, XIII, XXII e XVI cumulado com o artigo 8º, inciso III, todos da Constituição Federal, assim como o artigo 611-A, inciso I, da CLT.	
Justificativa: Justificativa: Conferir cumprimento à Constituição Federal e a CLT, que limitam a flexibilização da jornada de trabalho à pactuação de acordo coletivo, desde que com condições mais benéficas aos trabalhadores	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 136 (23880)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.63 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de novo item (6): (6) A autorização concedida para flexibilizações de operação pelo SGRF poderá ser cassada total ou parcialmente, caso a empresa deixe de comprovar as ocorrências ou reportes conforme item 117.63 (b) (2).	
Justificativa: Justificativa: Imprescindível haja punição para o caso de descumprimento para garantir a eficácia da norma.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: 117.63(b)(2) diz respeito a existência de procedimentos de gerenciamento de riscos da fadiga com vários elementos componentes. Este parágrafo possui enquadramento no Compêndio de Elementos de Fiscalização (CEF) do RBAC 117 sob o código 117021V01, recebendo tratamento preventivo.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 137 (23881)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.63 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de item (j): (j) A empresa que optar por operar utilizando o Gerenciamento de Risco de Fadiga (GRF), e que propuser operações que contenham alterações dos limites legais, deverá obrigatoriamente implementar as restrições relacionadas à mitigação da fadiga constantes no RBAC 117.	
Justificativa: Justificativa: Os limites operacionais elásticos contidos no RBAC 117 abarcam algumas mitigações compensatórias para os tripulantes. Assim, o operador que propuser uma extrapolação legal deverá igualmente aplicar as mitigações previstas no regulamento.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A aprovação de um SGRF será obtida e posteriormente mantida apenas se previstas e executadas com sucesso as devidas mitigações compensatórias diversas aplicáveis ao caso em tela, de forma que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto nos Apêndices do Regulamento, contra eventos relacionados à fadiga, conforme já previsto no parágrafo 117.63(a).	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

--

CONTRIBUIÇÃO Nº 138 (23882)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.1 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Substituir “nota” por item (c): (c) Para que sejam implantadas operações com limites de horas de voo que alterem as prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
<u>Justificativa:</u> Justificativa: reforço ao item geral 117.1 (d), de forma específica, voltada às operações com limites de horas de voo diferenciadas.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
<u>Análise da contribuição:</u> A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 139 (23883)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.9 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Substituir “nota” por item (4)	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

O art. 26, parágrafo 3º, da Lei nº 13.475/2017 determina que outros critérios para a determinação da prestação de serviço dos tripulantes, diferentes dos previstos no parágrafo (a)(1), desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, poderão ser instituídos mediante pactuação de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho.

Justificativa:

O intuito é deixar claro aos operadores que deve haver observância à conduta instituída pelo parágrafo 3 do art. 26 da Lei do aeronauta, que possibilita a previsão de outros critérios de publicação de escala mediante aprovação da categoria em CCT ou ACT.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 140 (23884)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.13

Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Substituir “nota” por item (3):

Para que sejam implantadas operações com limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho que alterem as prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral 117.1 (d), de forma específica, voltada às operações com limites de horas de voo diferenciadas.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 141 (23885)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.13 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Substituir “nota” por item (3) Para que sejam implantadas operações com limites de horas de voo mensais e anuais que alterem as prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Reforço ao item geral 117.1 (d), de forma específica, voltada às operações com limites de horas de voo diferenciadas	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 142 (23886)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.15 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão: Substituir “nota” por item (3) Para que sejam implantadas operações com limites de jornada que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de jornada diferenciados.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 143 (23887)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.15
	Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Substituir “nota” por item (i.1)

Para que sejam implantadas operações com limites de duração do trabalho que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de duração do trabalho diferenciados

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 144 (23888)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.15
	Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

<p>Substituir “nota” por item (2) Para que sejam implantadas operações com limites de duração do trabalho que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.</p>
<p>Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de duração do trabalho diferenciados</p>
<p>Resultado da análise: Contribuição não adotada.</p>
<p>Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 145 (23889)	
Identificação	
<p>Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe</p>	<p>Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.15 Tipo de contribuição: Alteração</p>
Contribuição	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão: Substituir “nota” por item (4) Para que sejam implantadas operações com limites de operação na madrugada que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.</p>	
<p>Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de madrugada diferenciados</p>	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
<p>Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 146 (23890)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.17 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Substituir “nota” por item (f.1) Para que sejam implantadas operações com sobreavisos que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
<u>Justificativa:</u> Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com sobreavisos	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	
Análise da contribuição: A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 147 (23891)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.19 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Substituir “nota” por item (d.1) Para que sejam implantadas operações com reservas que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
<u>Justificativa:</u> Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com reservas.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 148 (23892)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.23
	Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Substituir “nota” por item (d)
Para que sejam implantadas operações com limites de repouso que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: Reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de repouso diferenciados.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta. Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 149 (23893)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.25
	Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Substituir “nota” por item (d.1)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Para que sejam implantadas operações com limites de folgas que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de folgas diferenciados.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 150 (23894)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: A117.25
	Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Substituir “nota” por item (2)

Para que sejam implantadas operações com limites de folgas que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de folgas diferenciados.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 151 (23895)

Identificação

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.7
Tipo de contribuição: Inclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
(d): O tempo de voo para aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia, está contido no tempo máximo de voo especificado no número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada contido dentro da tabela B1.	
Justificativa:	
(d): O tempo de voo para aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia, está contido no tempo máximo de voo especificado no número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada contido dentro da tabela B1.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.	
Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição:	
Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 152 (23896)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.7
Tipo de contribuição: Inclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
Inclusão de item – B117.7 (XX) Jornadas consecutivas no limite da regulamentação Conceito: após a segunda jornada consecutiva que ultrapasse 10h, será concedido um repouso adicional de 2 horas ao tempo mínimo de repouso. Após a terceira, quarta e quinta jornada consecutiva maior do que 10h será concedido um repouso adicional mínimo de 4 horas ao tempo mínimo de repouso.	
Justificativa:	
Justificativa: O acúmulo de jornadas maior do que 10h poderá acarretar no fator vigília estendida, contribuinte para a fadiga humana. Dessa forma poderá aumentar a probabilidade do indivíduo ser acometido pelos sintomas de fadiga, podendo impactar em sua performance e contribuir para a criticidade das operações nessas condições. Ademais, a limitação proposta propõe evitar que os tripulantes desenvolvam um quadro de fadiga crônica. Conforme a seguir, trecho recebido através de reporte de fadiga do SNA: “(…) escalas publicadas com tempo de solo excessivo e trocas de aeronave em demasia; escalas sendo publicadas no limite regulamentar de número de pousos e tempo de jornada; descanso nos pernoites no mínimo regulamentar (menos de 12 horas no hotel); não observância da base do tripulante (GRU ou CGH) prejudicando o descanso quando na base(…)”	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.	
Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 153 (23897)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.7

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Inclusão de item (1) após a tabela B.1 - Para que sejam implantadas operações com limites que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às jornadas que ultrapassem 12 h de voo na tabela B.1.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 154 (23898)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.9

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Incluir item (d): A jornada de trabalho e o tempo de voo, conforme a tabela B1, já constam o tempo necessário para atingir o aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia.

Justificativa:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Incluir item (d): A jornada de trabalho e o tempo de voo, conforme a tabela B1, já constam o tempo necessário para atingir o aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 155 (23899)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.11

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

item (h) Para que sejam implantadas operações com jornadas interrompidas que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às jornadas interrompidas.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 156 (23900)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.13

Tipo de contribuição: Inclusão

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Contribuição
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Item B117.13, itens (c) e (d) Sugestão de inclusão de tabela:
<u>Justificativa:</u> Justificativa: Para melhor visualização.
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 157 (23901)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.13 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
<u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u> Incluir item (f): O tempo de voo para aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia, está contido no tempo máximo de voo especificado no número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada contido dentro da tabela B2 e B3.	
<u>Justificativa:</u> Incluir item (f): O tempo de voo para aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia, está contido no tempo máximo de voo especificado no número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada contido dentro da tabela B2 e B3.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 158 (23902)
Identificação

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.13 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Incluir item (d): A jornada de trabalho e o tempo de voo, conforme a tabela B2 e B3, já constam o tempo necessário para atingir o aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia.	
Justificativa: Incluir item (d): A jornada de trabalho e o tempo de voo, conforme a tabela B2 e B3, já constam o tempo necessário para atingir o aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 159 (23903)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.13 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de item: B117.13 (XX) – Procedimentos para Descanso Controlado no Cockpit – Sugestão de texto: Alternativa 1 - O descanso controlado no cockpit é uma mitigação eficaz da fadiga para as tripulações de voo. Ele não deve ser usado como uma ferramenta planejada, mas usado em conjunto com outras contramedidas de fadiga, conforme necessário. O uso de descanso controlado no cockpit deve resultar em um relatório de fadiga para permitir que o processo GAGEF ou em seu SGSO (conforme aplicável) avalie se as estratégias de mitigação existentes são adequadas. Destina-se a ser utilizado apenas durante as fases de baixa carga de trabalho do voo (por exemplo, durante o voo de cruzeiro) em momentos em que não interfere nas tarefas operacionais necessárias. Não deve ser usado como método para estender os períodos de serviço da tripulação. Os procedimentos para o descanso controlado no cockpit devem ser publicados e incluídos no programa de treinamento de fadiga.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Nota: Vide em IS117-XXX, os procedimentos para descanso a bordo controlado. Cada operador deve trabalhar com seu regulador para definir os procedimentos apropriados, conforme aplicável.

Alternativa 2 - O descanso controlado no cockpit é uma oportunidade para um membro da tripulação de voo obter descanso durante um voo. Os membros da tripulação de voo devem estar aptos para o serviço, conforme item 117.21 no momento em que se apresenta para um período de serviço de voo, pois não há garantias de que será possível obter descanso controlado durante o voo.

Justificativa:

Justificativa: A orientação da International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA), item IFALPA fatigue Conter measure policy, p. 2 que entende pelos benefícios do descanso controlado a bordo, mas ressalva que este procedimento não pode ser planejado antes do voo, nunca pode ser usado para estender os limites de trabalho, ser computada como parte de um período de descanso para fins de cálculo nas limitações de tempo de voo, ou utilizado como substituição ao aumento da tripulação Disponível em: <https://ifalpa.org/media/2050/12hupbl03-fatigue-management-information-update.pdf>

É considerado uma boa prática na indústria e de acordo com estudos da NASA melhora a eficiência do piloto e pode ser usado como contramedida.

Disponível em:

<https://ntrs.nasa.gov/citations/20190033983>

<https://flightsafety.org/wp-content/uploads/2018/11/Controlled-Rest.pdf>

<https://ntrs.nasa.gov/api/citations/20190033983/downloads/20190033983.pdf>

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 160 (23904)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.15

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais

Sugestão de redação:

(2) ao final desse período de repouso, o tripulante pode receber uma nova jornada, desde que sejam cumpridos os limites estabelecidos neste regulamento, conforme aplicável

Justificativa:

Justificativa: Para um melhor entendimento.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 161 (23905)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.17

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugestão de inclusão de item:

(f) Após uma jornada estendida com duração máxima de 1 (uma) hora, conforme B 117.23, o repouso mínimo regulamentar será aumentado em 1 (uma) hora, para cada minuto de extensão.

Justificativa:

Justificativa: alinhamento com CAO 48 Instrument 2019 – Apêndice 4b, item 5.1 (pg. 59)

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 162 (23906)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.19

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Item B117.19 Limites de sobreaviso ou reserva. - (2)(XX)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Acrescentar item B117.19 (2)(XX) - Os tripulantes acionados na reserva para execução de outras tarefas não relacionados ao voo, terão suas atividades do dia encerradas após o término do procedimento

Justificativa:

Justificativa: A reserva é um procedimento que pode reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional. Dessa forma, se o tripulante faz outro serviço, como por exemplo Turn Around, ou mesmo o embarque de outra tripulação, poderá aumentar sua carga de trabalho e reduzir seu estado de alerta, contribuindo para a fadiga humana, e poderá comprometer a segurança operacional, caso ainda seja acionado para o voo.

Além disso esta instituição tem recebido reportes sobre esse tema e os tripulantes ter percebido sintomas de fadiga por este motivo.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 163 (23907)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.19

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugestão de item novo:

(7) Para que sejam implantadas operações com sobreavisos e/ou reservas que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: Reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com sobreavisos e reservas.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 164 (23908)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.25 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: item (c) Para que sejam implantadas operações com limites de tempo de voo acumulados que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada aos limites de voos acumulados.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 165 (23909)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.27 Tipo de contribuição: Alteração
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Substituir “nota” por item (6) Para que sejam implantadas operações com limites de jornada de trabalho acumulado que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de jornada de trabalho acumulados	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 166 (23910)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: B117.29

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

B117.29 (XX) Limites em operações na madrugada. - Inclusão de item

B117. XX - Limites em operações Early Start.

(a) Não deve ser atribuído ao tripulante em sua programação 3 (três) ou mais early starts consecutivos.

(b) Deve ser respeitado um limite máximo de 2 (duas) programações que envolvam early starts e/ou madrugadas consecutivas combinadas.

Justificativa:

Justificativa (a): alinhamento com CAO 48 - instrument 2019 - Apêndice 2 - item 13.3, p. 37

Justificativa (b): alinhamento com CAO 48 - Instrument 2019 - Apêndice 2 - item 13.2, p. 37

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 167 (23911)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.7

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Incluir item (d): A jornada de trabalho e o tempo de voo, conforme a tabela C1, já constam o tempo necessário para atingir o aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia.
Justificativa: Incluir item (d): A jornada de trabalho e o tempo de voo, conforme a tabela C1, já constam o tempo necessário para atingir o aeroporto alternativo, em substituição ao planejado na última etapa do dia.
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 168 (23912)	
Identificação	
Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Categoria: Entidade de Classe	Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.7
Tipo de contribuição: Inclusão	
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
Jornadas consecutivas no limite da regulamentação	
Conceito: após a segunda jornada consecutiva que ultrapasse 10h, será concedido um repouso adicional de 2 horas ao tempo mínimo de repouso.	
Após a terceira, quarta e quinta jornada consecutiva maior do que 10h será concedido um repouso adicional mínimo de 4 horas ao tempo mínimo de repouso.	
Justificativa:	
Justificativa: O acúmulo de jornadas maior do que 10h poderá acarretar no fator vigília estendida, contribuinte para a fadiga humana. Dessa forma poderá aumentar a probabilidade do indivíduo ser acometido pelos sintomas de fadiga, podendo impactar em sua performance e contribuir para a criticidade das operações nessas condições. Ademais, a limitação proposta propõe evitar que os tripulantes desenvolvam um quadro de fadiga crônica. Conforme a seguir, trecho recebido através de reporte de fadiga do SNA: “(…) escalas publicadas com tempo de solo excessivo e trocas de aeronave em demasia; escalas sendo publicadas no limite regulamentar de número de pousos e tempo de jornada; descanso nos pernoites no mínimo regulamentar (menos de 12 horas no hotel); não observância da base do tripulante (GRU ou CGH) prejudicando o descanso quando na base(…)”	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

CONTRIBUIÇÃO Nº 169 (23913)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.7 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: C117.7 (xx) Jornadas consecutivas no limite da regulamentação Conceito: após a segunda jornada consecutiva que ultrapasse 10h, será concedido um repouso adicional de 2 horas ao tempo mínimo de repouso. Após a terceira, quarta e quinta jornada consecutiva maior do que 10h será concedido um repouso adicional mínimo de 4 horas ao tempo mínimo de repouso.	
Justificativa: Justificativa: O acúmulo de jornadas maior do que 10h poderá acarretar no fator vigília estendida, contribuinte para a fadiga humana. Dessa forma poderá aumentar a probabilidade do indivíduo ser acometido pelos sintomas de fadiga, podendo impactar em sua performance e contribuir para a criticidade das operações nessas condições. Ademais, a limitação proposta propõe evitar que os tripulantes desenvolvam um quadro de fadiga crônica. conforme a seguir, trecho recebido através de reporte de fadiga do SNA: “(...) escalas publicadas com tempo de solo excessivo e trocas de aeronave em demasia; escalas sendo publicadas no limite regulamentar de número de pousos e tempo de jornada; descanso nos pernoites no mínimo regulamentar (menos de 12 horas no hotel); não observância da base do tripulante (GRU ou CGH) prejudicando o descanso quando na base(…)”	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.	
Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 170 (23914)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.7 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão de item (1) após a tabela C.1 - Para que sejam implantadas operações com limites específicos que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às jornadas que ultrapassem 12 horas de voo na tabela C.1	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.	
Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição:	
Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 171 (23915)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.11 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	
item (h) Para que sejam implantadas operações com jornadas interrompidas que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa:	
Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às jornadas interrompidas.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.	
Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição:	
Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 172 (23916)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.17 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão:	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

117.17 - (f) Após uma jornada estendida com duração máxima de 1 (uma) hora, conforme C117.23, o repouso mínimo regulamentar será aumentado em 1 (uma) hora, para cada minuto de extensão.
Justificativa: Justificativa: alinhamento com CAO 48 Instrument 2019 – Apendice 4b, item 5.1 (pg. 59)
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 173 (23917)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.19 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item C117.19 Limites de sobreaviso ou reserva. (2) (XX) - Acrescentar item C117.19 (2)(XX) - Os tripulantes acionados na reserva para execução de outras tarefas não relacionados ao voo, terão suas atividades do dia encerradas após o término do procedimento	
Justificativa: Justificativa: A reserva é um procedimento que pode reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional. Dessa forma, se o tripulante faz outro serviço, como por exemplo Turn Around, ou mesmo o embarque de outra tripulação, poderá aumentar sua carga de trabalho e reduzir seu estado de alerta, contribuindo para a fadiga humana, e poderá comprometer a segurança operacional, caso ainda seja acionado para o voo. Além disso esta instituição tem recebido reportes sobre esse tema e os tripulantes terem percebido sintomas de fadiga por este motivo.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 174 (23918)

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.19 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (5) Para que sejam implantadas operações com sobreavisos e/ou reservas que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com sobreavisos e reservas.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 175 (23919)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.25 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sugestão de item novo: item (c) Para que sejam implantadas operações com limites de tempo de voo acumulados que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.	
Justificativa: Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de tempo de voo acumulados.	
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 176 (23920)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.27
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Substituir “nota” por item (6)

Para que sejam implantadas operações com limites de jornada de trabalho acumulado que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: Reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às operações com limites de jornada de trabalho acumulados.

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 177 (23921)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: C117.29
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Item C117.29 Limites em operações na madrugada. - Inclusão de item C117. (XX) - Limites em operações Early Start.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

(a) Não deve ser atribuído ao tripulante em sua programação 3 (três) ou mais early starts consecutivos.
(b) Deve ser respeitado um limite máximo de 2 (duas) programações que envolvam early starts e/ou madrugadas consecutivas combinadas.
Justificativa: Justificativa (a): alinhamento com CAO 48.1 Instrument 2019 Apêndice 3, item 11, p. 45 Justificativa (b): Alinhamento com CAO 48.1 Instrument 2019 Apêndice 3, item 11, p. 45
Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14. Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.
Análise da contribuição: Contribuição enviada para o Tema 21, uma vez que provavelmente, se refere a um operador do RBAC 121 que opera segundo um GRF.

CONTRIBUIÇÃO Nº 178 (23922)	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas Categoria: Entidade de Classe	Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: D117.7 Tipo de contribuição: Inclusão
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Item D117.7 Limites de jornada e de tempo de voo. Tripulação simples - Incluir – Nota após a Tabela NOTA – Os operadores regidos pelo RBAC 135 devem observar os requisitos para a composição de tripulação simples.	
Justificativa: Justificativa: 135.99 Composição de tripulação de voo (a) O detentor de certificado não pode operar uma aeronave com tripulação de voo menor que a especificada para a aeronave nas limitações operacionais do manual de voo da aeronave, ou requerida por este Regulamento para o tipo de operação a ser conduzida. (b) O detentor de certificado não pode operar uma aeronave com configuração para passageiros de 10 assentos ou mais, excluído qualquer assento de piloto, sem um piloto segundo em comando. 135.101 Piloto segundo em comando requerido em voos IFR Um detentor de certificado somente pode operar uma aeronave transportando passageiros em voo IFR se houver um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida, exceto como previsto na seção 135.105 deste Regulamento.	
Resultado da análise: Contribuição não adotada.	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

O Apêndice D somente pode ser utilizado exclusivamente em operações aeromédicas. Dessa forma, os operadores não podem operar com tripulações mínimas nesse Apêndice.

Note ainda que operações que não sejam aeromédicas devem ser realizadas pelo Apêndice A.

Sobre a proposição de inclusão da "Nota" entendo ser desnecessária, uma vez que a citação à tripulação simples subintende o cumprimento dos requisitos aplicáveis do RBAC 135.

CONTRIBUIÇÃO Nº 179 (23923)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: D117.7
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Aeromédico: Não são apresentados limites para tripulações mínimas

Justificativa:

Justificativa: Alinhamento Lei 13.475/17, Art. 14. Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela autoridade de aviação civil brasileira, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

O Apêndice D somente pode ser utilizado exclusivamente em operações aeromédicas. Dessa forma, os operadores não podem operar com tripulações mínimas nesse Apêndice.

Voos de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado devem ser feitos segundo o Apêndice A.

CONTRIBUIÇÃO Nº 180 (23924)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: D117.17
Tipo de contribuição: Alteração

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Ajuste de redação para: Extensão de jornada

Justificativa:

Para melhor clarificar.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A seção D117.17 diz respeito a extensão de jornada e extensão de tempo de voo.

CONTRIBUIÇÃO Nº 181 (23925)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.13
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugestão inclusão item (c):

Para que sejam implantadas operações com tripulações compostas e/ou de revezamento com limites de jornada ou tempo de voo que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às jornadas especiais.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 182 (23926)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.13
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Sugestão inclusão item (c):

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Para que sejam implantadas operações com tripulações compostas e/ou de revezamento com limites de jornada ou tempo de voo que proponham a alteração das prescrições temporais estabelecidas na legislação trabalhista vigente, e/ou que proponham a superação dos limites operacionais estipulados nos Apêndices do RBAC nº 117, o operador aéreo requerente deverá, além de obter autorização da ANAC, firmar com o Sindicato profissional o respectivo Acordo Coletivo de Trabalho, conforme a Constituição Federal.

Justificativa:

Justificativa: reforço ao item geral inserido no 117.1 (d), de forma voltada às jornadas especiais.

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Análise da contribuição:

A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2007, e o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que a regulamenta, não outorgam à ANAC qualquer competência de fiscalização quanto à forma e ao cumprimento de contratos de trabalho, especialmente no que tange à remuneração do aeronauta.

Desta forma, a inserção das referidas notas foi a forma adotada para apontar para o devido cumprimento da legislação trabalhista, a qual, no entanto, avalia-se que não seja de competência regulatória da ANAC.

CONTRIBUIÇÃO Nº 183 (23927)

Identificação

Autor da Contribuição: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana
Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: E117.13
Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

E117.XX – Procedimentos para Descanso Controlado no Cockpit – Inclusão de item:

Sugestão de texto:

Alternativa 1:

O descanso controlado no cockpit é uma mitigação eficaz da fadiga para as tripulações de voo, contudo, ele não deve ser usado como uma ferramenta planejada, mas usado em conjunto com outras contramedidas de fadiga, conforme necessário.

- O uso de descanso controlado no cockpit deve resultar em um relatório de fadiga para permitir que o processo GAGEF ou em seu SGSO (conforme aplicável) avalie se as estratégias de mitigação existentes são adequadas.
- Destina-se a ser utilizado apenas durante as fases de baixa carga de trabalho do voo (por exemplo, durante o voo de cruzeiro) em momentos em que não interfere nas tarefas operacionais necessárias.
- Não deve ser usado como método para estender os períodos de serviço da tripulação.
- Os procedimentos para o descanso controlado no cockpit devem ser publicados e incluídos no programa de treinamento de fadiga.

Nota: Vide em IS117-XXX, os procedimentos para descanso a bordo controlado. Cada operador deve trabalhar com seu regulador para definir os procedimentos apropriados, conforme aplicável.

Alternativa 2 - O descanso controlado no cockpit é uma oportunidade para um membro da tripulação de voo obter descanso durante um voo. Os membros da tripulação de voo devem estar aptos para o serviço, conforme item 117.21 no momento em que se apresenta para um período de serviço de voo, pois não há garantias de que será possível obter descanso controlado

Justificativa:

Justificativa: Importante citar sobre o descanso controlado em voo, principalmente para esses casos.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Utilizando os mesmos princípios anteriores do estudo da NASA e demais estudos.

O FMG for General aviation Operators of Large and Turbojet aeroplanes, realizado em conjunto com a ICAO/IBAC/Flight Safety Foundation, Examples of fatigue hazards and possible individual actions, página 72, diz:

“Use sleep hygiene measures to maximize layover sleep. Controlled flight deck napping (if possible), strategic use of caffeine in-flight”

Resultado da análise: Contribuição não analisada no Tema 14.

Contribuição enviada ao Tema 21 para análise.

Análise da contribuição:

O descanso controlado no cockpit será objeto de estudo no âmbito do Tema 21, podendo vir a ser adotado a partir deste estudo, inclusive para operações sob o Apêndice E.

CONTRIBUIÇÃO Nº 184 (23928)

Identificação

Autor da Contribuição: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Categoria: Entidade de Classe

Documento: RBAC nº 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 117.19

Tipo de contribuição: Inclusão

Contribuição

Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Item 117.19 (c) Manual - Inclusão de item (c.XX)

Importante ser citado sobre a cultura de segurança operacional positiva, o qual é a base para a implantação de um sistema de reporte de fadiga eficaz, e deve:

1. Ser apoiado pela alta e média gestão;
2. Fluxo adequado de informação, reporte, análise e feedback;
3. Proteção dos dados e informações, bem como das fontes de reportes;
4. Não ter caráter punitivo.

Justificativa:

Justificativa: Com base em reportes recebidos, temos visto que os tripulantes tem sofrido represálias e isso prejudica a segurança operacional, pois as informações que passam pelo GAGEF não condizem com a realidade operacional das empresas aéreas. Fazendo com que uma das melhores ferramentas para identificação de riscos tenha uma percepção negativa por aqueles que estão na linha de frente.

Melhores práticas da indústria:

1. Estabelecimento de processos claros e expectativas para o reporte de fadiga, incluindo mecanismos de proteção salarial
2. A organização dar ciência do recebimento e fornecer feedback ao relator das medidas tomadas
3. Manutenção da integridade do sistema de reporte e da confidencialidade do relator

Resultado da análise: Contribuição não adotada.

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº 13/2023

Edição da Emenda 01 ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117 (RBAC nº 117), intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana".

Trata o presente processo do Tema nº 14 da Agenda Regulatória da ANAC 2023-2024, intitulado "Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana – RBAC 117" (anteriormente Tema nº 14 da Agenda Regulatória 2021/2022). Trata também da Ação 07.05 do Programa Voo Simples, intitulada "Diferenciação do gerenciamento de fadiga para operadores 91".

Análise da contribuição:

Foi, justamente, proposta a inclusão em 117.19(c)(6) do requisito para que o operador inclua em seu manual seu "compromisso com o desenvolvimento e manutenção de uma cultura de segurança operacional positiva". Tal obrigação se desdobra em características desta cultura a ser fomentada e a melhores práticas relacionadas ao alcance deste objetivo, as quais serão objeto de detalhamento nas Instruções Suplementares.

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.