

Subpartes

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
SUBPARTE A GERAL	SUBPARTE A GERAL	
117.1 Aplicabilidade	117.1 Aplicabilidade	
(a) Este Regulamento estabelece limitações operacionais relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos. As limitações operacionais estão descritas no parágrafo 117.3(o) deste Regulamento.	(a) Este Regulamento estabelece limitações operacionais relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos. As limitações operacionais estão descritas no parágrafo 117.3(o) deste Regulamento.	
(b) Para os propósitos deste Regulamento são considerados operadores aéreos, ou simplesmente operadores:	(b) Para os propósitos deste Regulamento são considerados operadores aéreos, ou simplesmente operadores:	
(1) os operadores certificados pelo RBAC nº 121;	(1) operadores certificados pelo RBAC nº 121 e operadores regulares certificados pelo RBAC nº 135;	Alinhamento com o Inciso I do Art. 5º da Lei 13.475/17
(2) os operadores certificados pelo RBAC nº 135;	(2) operadores de táxi aéreo certificados pelo RBAC nº 135;	Alinhamento com o Inciso II do Art. 5º da Lei 13.475/17, com o art. 174-A da Lei 7.565 (CBA) e com a Resolução nº 659/2022. Nota: este parágrafo também se aplica à operadores de táxi aéreo que conduzam operações regulares de acordo com o Art. 2º da Resolução nº 576/2020.
(3) [reservado];	(3) todos os operadores de serviços aéreos especializados, exceto aqueles referenciados nos parágrafos (b)(4) e (b)(5) dessa seção;	Alinhamento com o Inciso IV do Art. 5º da Lei 13.475/17, com o art. 174-A da Lei 7.565 (CBA) e com a Resolução nº 659/2022. Alinhamento com a Resolução 659/2022;
(4) os operadores de serviços aéreos especializados, conforme art. 201 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica); e	(4) operadores de serviços aéreos especializados que conduzem operações aeroagrícolas prestada nos termos do RBAC nº 137 e operações de combate a incêndio;	Alinhamento com o Inciso IV do Art. 5º da Lei 13.475/17, com o art. 174-A da Lei 7.565 (CBA) e com a Resolução nº 659/2022. Alinhamento com a Resolução 659/2022;
	(5) operadores de serviços aéreos especializados certificados segundo os RBAC nº 141 e RBAC nº 142, que conduzem operações de ensino e adestramento de pessoal de voo; e	Alinhamento com o Inciso III do Art. 5º da Lei 13.475/17, com o art. 174-A da Lei 7.565 (CBA) e com a Resolução nº 659/2022. Alinhamento com a Resolução 659/2022;
(5) os operadores privados operando segundo o RBHA 91, ou regulamento que venha a substituí-lo, quando realizando operações sem fins lucrativos com pilotos contratados segundo o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT), a serviço do operador da aeronave.	(6) os operadores de aviação geral operando exclusivamente segundo as regras do RBAC nº 91 quando realizando operações sem fins lucrativos com pilotos contratados, a serviço do operador da aeronave.	Alinhamento com o Inciso V do Art. 5º da Lei 13.475/17, com o art. 174-A da Lei 7.565 (CBA) e com a Resolução nº 659/2022. Este parágrafo aplica-se apenas às operações que sejam realizadas exclusivamente segundo as regras do RBAC 91 (isto é, não englobam operadores dos RBAC 121, 135, 137, 141 e 142). Ele é aplicável apenas à operadores que realizem a contratação de tripulantes para a operação da aeronave. Existem diferentes formas de contratação de pessoal previstas no Brasil, além daquelas estipuladas na CLT. Como a autoridade da ANAC não alcança este assunto, entendo que não seja pertinente citação a qualquer forma de contratação de tripulantes. Este parágrafo não é aplicável à pilotos que operem a aeronave para seu próprio serviço.
	(c) Os tripulantes sujeitos a este Regulamento exercem suas funções profissionais nos operadores aéreos constantes do parágrafo 117.1(b) desse Regulamento.	Alinhamento com o Caput do Art. 5º da Lei 13.475/17.
	Nota – A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que em que traz matéria relacionada a segurança operacional – afetas às atribuições desta Agência –, também dispõe sobre matéria que não se dirige a esse fim – notadamente, os relacionados aos aspectos trabalhistas da relação que existe entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais.	Necessário para esclarecer que os requisitos trabalhistas da Lei 13.475/17, ainda que não sejam objeto de regulamentação da ANAC, continuam sendo aplicáveis aos operadores aéreos.
117.3 Definições	117.3 Definições	
As seguintes definições aplicam-se a este Regulamento:	As seguintes definições aplicam-se a este Regulamento:	
(a) aclimação, também conhecida como ajuste biológico, significa um estado no qual o ritmo circadiano de um membro da tripulação está sincronizado com o fuso horário da região onde o membro da tripulação está, conforme os requisitos estabelecidos na seção 117.5 deste Regulamento;	(a) aclimação, também conhecida como ajuste biológico , significa um estado no qual o ritmo circadiano de um membro da tripulação está sincronizado com o fuso horário da região onde o membro da tripulação está, conforme os requisitos estabelecidos na seção 117.5 deste Regulamento. Esta definição somente se aplica ao Apêndice B;	Especificação de que a definição de aclimação somente se aplica ao Apêndice B, uma vez ele é o único que utiliza este conceito. O Apêndice C somente inclui regras que permitem que o tripulante sempre esteja aclimatado qualquer que seja a viagem. Os Apêndices D e E possuem regras específicas para minimizar os efeitos da perda de aclimação em uma viagem.
(b) acomodação:	(b) acomodação:	
(1) quando se referindo a acomodação a bordo de aeronave, significa uma cama ou assento instalado na aeronave a fim de proporcionar oportunidade para a tripulação descansar ou dormir, podendo assumir as classes abaixo:	(1) quando se referindo a acomodação a bordo de aeronave, significa uma cama ou assento instalado na aeronave a fim de proporcionar oportunidade para a tripulação descansar ou dormir, podendo assumir as classes abaixo:	
(i) acomodação Classe 1 significa uma cama ou outra superfície que permita dormir na posição horizontal, cuja localização seja separada tanto da cabine de comando quanto da cabine de passageiros, tenha temperatura controlada, possibilite que o tripulante controle a iluminação e seja isolada quanto a som e perturbação;	(i) acomodação Classe 1 significa uma cama ou outra superfície que permita dormir na posição horizontal, cuja localização seja separada tanto da cabine de comando quanto da cabine de passageiros, tenha temperatura controlada, possibilite que o tripulante controle a iluminação e seja isolada quanto a som e perturbação;	
(ii) acomodação Classe 2 significa um assento na cabine de passageiros que permita uma posição para dormir horizontal ou quase horizontal (isto é, recline 45º ou mais em relação à vertical), possua uma largura mínima de 50 cm (20 pol.) e possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada. Adicionalmente, ele deve ser separado dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento e razoavelmente livre de perturbação dos passageiros ou membros da tripulação; e	(ii) acomodação Classe 2 significa um assento na cabine de passageiros que permita uma posição para dormir horizontal ou quase horizontal (isto é, recline 45º ou mais em relação à vertical), tenha, no mínimo, uma distância entre assentos de 137,5 cm (55 polegadas) ou uma separação que produza efeito equivalente, possua uma largura mínima de 50 cm (20 pol.) e possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada. Adicionalmente, ele deve ser separado dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento e razoavelmente livre de perturbação dos passageiros ou membros da tripulação; e	Inserida a distância mínima de 137,5 cm no regulamento, para harmonização com a definição de acomodação Classe 2 da EASA, como era o objetivo inicial das propostas desse parágrafo. Esta distância vale apenas para assentos alinhados com o eixo longitudinal da fuselagem. Esse texto havia sido, por engano, retirado do regulamento em função da Contribuição 10 da Consulta Pública 15/2017, onde é informado que existem "configurações de assentos onde a distância entre os pontos de fixação dos assentos é inferior a 137,5 cm (55 pol) o que desclassificaria tal assento como Acomodação Classe 2, porém o espaço livre entre assentos ultrapassa 139,5 cm (55 pol) o que proporciona um descanso de maior qualidade visto que o assento é capaz de reclinar 45º ou mais em relação à vertical". Nessas configurações os assentos não são alinhados com a fuselagem da aeronave, mas sim fazendo algum ângulo com ela. Deste modo, foi incluída a expressão "ou uma separação que produza efeito equivalente caso ele não esteja alinhado" para abarcar estes casos.
(iii) acomodação Classe 3 significa um assento na cabine de comando ou na cabine de passageiros que recline 40º ou mais em relação à vertical, possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada, seja separada dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento, e não seja adjacente a nenhum assento de passageiros;	(iii) acomodação Classe 3 significa um assento na cabine de comando ou na cabine de passageiros que recline 40º ou mais em relação à vertical, possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada, seja separada dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento, e não seja adjacente a nenhum assento de passageiros;	

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
(2) quando se referindo a acomodação para reserva , como definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, 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 a alimentação; ou	(2) quando se referindo a acomodação para reserva , como definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, 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 a alimentação; ou	
(3) quando se referindo a acomodação para repouso , como definido no §3º do art. 47 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, fora da base significa quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade, e com acesso a alimentação. Na base contratual de trabalho do tripulante, a moradia contempla os requisitos de acomodação para repouso;	(3) quando se referindo a acomodação para repouso , como definido no §3º do art. 47 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, fora da base significa quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade, e com acesso a alimentação. Na base contratual do tripulante, a moradia contempla os requisitos de acomodação para repouso;	Retirada do termo “de trabalho” por ser desnecessário.
(c) aptidão para o trabalho significa que uma pessoa se encontra fisiológica e mentalmente preparada e capaz de executar as tarefas a ela designadas com segurança;	(c) aptidão para o trabalho significa que uma pessoa se encontra fisiológica e mentalmente preparada e capaz de executar as tarefas a ela designadas com segurança;	
(d) base contratual , como definido no caput do art. 23, complementado pelo § 1º do art. 25 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado, especificando o aeroporto a ser utilizado pelo tripulante;	(d) base contratual , como definido no caput do art. 23, complementado pelo § 1º do art. 25 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado, especificando o aeroporto a ser utilizado pelo tripulante; esta definição não se aplica aos tripulantes definidos no parágrafo 117.1(b)(4);	Complementação da definição com a isenção concedida aos operadores agrícolas pelo Inciso I do Art. 75.
	(d)-I circunstância operacional imprevista significa um evento excepcional não planejado que se torna evidente após o início da jornada, como condições meteorológicas imprevistas, mau funcionamento de um equipamento ou atraso no tráfego aéreo. Adicionalmente, engloba:	Definição termo "circunstância operacional imprevista", uma vez que ele é utilizado nos parágrafos B117.17(b) e C117.17(b). A origem dessa definição está relacionada aos seguintes requisitos: CASA CAO 48.1 Instrument 2019 <i>"unforeseen operational circumstance means an unplanned exceptional event that becomes evident after the commencement of the FDP, such as unforecast weather, equipment malfunction, or air traffic delay.</i> <i>Note Guidance on the application of unforeseen operational circumstances is contained in CAAP 48-01."</i>
	(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	Art. 40 da Lei 13.475/17 <i>"Art. 40. Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados em 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, nos seguintes casos: I - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros; II - espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada; III - por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa."</i>
	(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.	
(e) descanso significa um período de tempo em que o tripulante fica desobrigado das suas atividades durante a jornada de trabalho, não caracterizando repouso nem folga;	(e) descanso significa um período em que o tripulante fica desobrigado das suas atividades durante a jornada, não caracterizando repouso nem folga;	Exclusão do termo "de tempo", uma vez que "períodos" são sempre de tempo. Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”.
(f) fadiga significa um estado fisiológico de redução de capacidade de desempenho físico e/ou mental resultante do débito de sono, vigília estendida, desajustes dos ritmos circadianos, alterações do ciclo vigília-sono e/ou carga de trabalho (mental e/ou física) que podem prejudicar o nível de alerta e a habilidade de uma pessoa executar atividades relacionadas à segurança operacional;	(f) fadiga significa um estado fisiológico de redução de capacidade de desempenho físico e/ou mental resultante do débito de sono, vigília estendida, desajustes dos ritmos circadianos, alterações do ciclo vigília-sono e/ou carga de trabalho (mental e/ou física) que podem prejudicar o nível de alerta e a habilidade de uma pessoa executar atividades relacionadas à segurança operacional;	
(g) folga , conforme definido no art. 50 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho;	(g) folga significa o período não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho;	Removida citação do artigo da Lei 13.475/17.
(h) fuso horário (ou fuso) significa uma região definida com um horário local uniforme que difere em uma hora (ou parte de uma hora) do horário local uniforme de uma região adjacente;	(h) fuso horário (ou fuso) significa uma região definida com um horário local uniforme que difere em uma hora (ou parte de uma hora) do horário local uniforme de uma região adjacente; não leva em conta diferenças horárias devido ao horário de verão ou de inverno da origem ou do destino;	Durante a elaboração do RBAC 117 foi previsto, mas, infelizmente, não inserido na definição de fuso horário o conceito de que este não levaria em conta diferenças horárias devido ao horário de verão ou de inverno na origem ou do destino do voo. Tal observação é necessária, uma vez que não foram considerados horários de verão ou inverno nos cálculos relativos à aclimação do tripulante. Horários de verão ou inverno são considerados apenas na “hora aclimatada” das tabelas do Apêndice B e na “hora local” da tabela do Apêndice C.
(i) GAGEF (Grupo de Ação de Gerenciamento da Fadiga) significa o grupo, composto de representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, que é responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização. A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.	(i) GAGEF (Grupo de Ação de Gerenciamento da Fadiga) significa o grupo, composto de representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, que é responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização. A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.	
(j) gerenciamento da fadiga significa os métodos pelos quais os provedores de serviços de aviação civil e pessoal operacional atendem às implicações de segurança relativas à fadiga. Em geral, normas da ICAO e práticas recomendadas (SARPs) em vários Anexos suportam dois métodos distintos para gerir a fadiga:	(j) gerenciamento da fadiga significa os métodos pelos quais os provedores de serviços de aviação civil e pessoal operacional atendem às implicações de segurança relativas à fadiga. As normas e práticas recomendadas (SARPs) da ICAO suportam dois métodos distintos para gerenciar a fadiga:	Correção da expressão associada à sigla SARPS. Correção do texto para melhorar o entendimento.
(1) uma abordagem prescritiva, que requer que o provedor de serviços atenda aos limites definidos pelo Estado enquanto gerencia os perigos relacionados à fadiga por meio de seu SGSO; e	(1) uma abordagem prescritiva, que requer que o provedor de serviços atenda aos limites definidos pelo Estado enquanto gerencia os perigos relacionados à fadiga por meio de seu SGSO; e	
(2) uma abordagem baseada no desempenho, que requer que o provedor de serviços implemente um Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) aprovado pelo Estado;	(2) uma abordagem baseada no desempenho, que requer que o provedor de serviços implemente um Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) aprovado pelo Estado;	
(k) Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) significa o gerenciamento da fadiga de uma forma apropriada ao nível de exposição ao risco e à natureza da operação, de modo a minimizar os efeitos adversos da fadiga nas operações;	(k) Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) significa o conjunto de limitações e procedimentos, aceitos pela ANAC, constante das seções 117.61 e 117.65 e dos Apêndices deste Regulamento (exceto o Apêndice A), cuja finalidade é o gerenciamento da fadiga de uma forma apropriada ao nível de exposição ao risco e à natureza da operação. É baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, visando minimizar os efeitos adversos da fadiga nas operações. Este sistema é baseado no Caput do Art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	Esta alteração visa tornar mais clara e operacional a definição de GRF.
	Nota – A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que em que traz matéria relacionada a segurança operacional – afetas às atribuições desta Agência –, também dispõe sobre matéria que não se dirige a esse fim – notadamente, os relacionados aos aspectos trabalhistas da relação que existe entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais.	Necessário para esclarecer que os requisitos trabalhistas da Lei 13.475/17, ainda que não sejam objeto de regulamentação da ANAC, continuam sendo aplicáveis aos operadores aéreos. Ressalta-se que, segundo o § 3º da referida Lei, a implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.
(l) hora aclimatada significa a hora legal na localidade onde o tripulante está aclimatado;	(l) hora aclimatada significa a hora local na localidade onde o tripulante está aclimatado;	Definição alterada a fim de acompanhar a substituição do termo “hora legal ou oficial” pelo termo “hora local” em todo o Regulamento.
(m) hora legal, ou oficial , significa a adoção de um padrão de hora para uma região específica e determinada por lei. A menos que seja especificado de outra forma, quando houver referência à hora neste Regulamento, será considerada a hora legal;	(m) [Reservado]	Trocado o termo a fim de simplificar sua aplicação. Esta definição é baseada no CAO 48.1 Instrumento 2019.
	(m)-I hora local significa, para efeito deste regulamento, a hora da região específica (isto é, a “hora marcada no relógio” daquela região);	Trocado o termo a fim de simplificar sua aplicação. Esta definição é baseada no CAO 48.1 Instrumento 2019.

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
	(m)-II Janela de Baixa do Alerta no Ritmo Circadiano (em inglês Window of Circadian Low – WOCL), para operações realizadas sob os Apêndices D e E, significa	Acrescentar explicação sobre este assunto em IS.
	(1) para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;	Alinhamento com a definição de WOCL do “Duty Rest Guidelines for Business Aviation”. 2.1 WOCL Operations
	(2) para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se:	Due to individual differences and operational factors, it is difficult to accurately estimate the adjustment of the circadian rhythm in individuals when crossing time zones. For purposes of scheduling, a common regulatory approach for estimating time zone adjustment is the following. For duty periods that cross three or fewer time zones, the WOCL is roughly 0200 to 0600 home-base/domicile time. For duty periods that cross four or more time zones, the WOCL is estimated to remain at homebase/domicile time for the first 48 hours only. After a crewmember remains away more than 48 hours from home-base/ domicile, the WOCL is roughly 0200 to 0600 local time
	(i) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante; e	
	(ii) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra.	
(n) jornada de trabalho , conforme definido no art. 35 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.	(n) jornada de trabalho (ou simplesmente jornada) significa a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado.	Simplificar o termo “jornada de trabalho” constante na Lei 13.475/17 por simplesmente “jornada”. Essa troca foi feita em todo o Regulamento. Removida citação do artigo da Lei 13.475/17. Correção de gramática.
(1) A jornada na base contratual será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.	(1) A jornada na base contratual deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.	Correção do tempo verbal. Alinhamento com o § 1º do Art. 35 da Lei 13.475/17
(2) Fora da base contratual, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador.	(2) Fora da base contratual, a jornada deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo operador.	Correção do tempo verbal. Alinhamento com o § 2º do Art. 35 da Lei 13.475/17. Substituição do termo “empregador” por “operador”.
(3) Nas hipóteses previstas nos parágrafos (n)(1) e (n)(2) desta seção, a apresentação no aeroporto ou outro local estabelecido pelo empregador deve ser de pelo menos 30 (trinta) minutos anteriores à hora prevista para o início do voo.	(3) Nas hipóteses previstas nos parágrafos (n)(1) e (n)(2) desta seção, a apresentação no aeroporto ou outro local estabelecido pelo operador deve ser de pelo menos 30 (trinta) minutos anteriores à hora prevista para o início do voo.	Alinhamento com o § 3º do Art. 35 da Lei 13.475/17. Substituição do termo “empregador” por “operador”.
(4) 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.	(4) A jornada deve ser considerada encerrada no mínimo 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e no mínimo 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.	Correção do tempo verbal. Alinhamento com o § 4º do Art. 35 da Lei 13.475/17 Inserção da expressão “no mínimo” para indicar que a jornada deve ser contada até o último momento de trabalho do tripulante e não obrigatoriamente 30/45 min após a parada dos motores.
(5) Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos (n)(3) e (n)(4) desta seção.	(5) Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos (n)(3) e (n)(4) desta seção.	Alinhamento com o § 5º do Art. 35 da Lei 13.475/17
(6) Os limites previstos no parágrafo (n)(4) desta seção podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuem Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos;	(6) Os limites previstos no parágrafo (n)(4) desta seção podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuem Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos;	Alinhamento com o § 6º do Art. 35 da Lei 13.475/17
(o) limitações ou limites operacionais , no contexto deste Regulamento, significam quaisquer prescrições temporais referidas aos tripulantes de voo e de cabine que incidem sobre limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva, de períodos de repouso e de outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional;	(o) limitações ou limites operacionais , no contexto deste Regulamento, significam quaisquer prescrições temporais referidas aos tripulantes de voo e de cabine que incidem sobre limites de voo, de pouso, de jornada, de sobreaviso, de reserva, de períodos de repouso e de outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional;	Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”.
	(o)-I madrugada:	A definição de madrugada aqui inserida substitui a definição de “operação na madrugada” que foi retirada do Regulamento.
	(1) Para operações realizadas sob o Apêndice A, significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;	Alinhamento com o § 4º do Art. 42 da Lei 13.475/17.
	(2) Para operações realizadas sob o Apêndice B:	Alinhamento com a definição de WOCL do parágrafo 6.1 do CAO 48.1 – Instrumento 2019. Entende-se que esta definição, embora mais exata que a anterior e as posteriores, não se aplica aos demais Apêndices pelos seguintes motivos: • Apêndice A: não é a constante da Lei 13.475/17; note que aquele Apêndice não é um GRF; desta forma a ele não se aplica o Art. 19 da referida Lei; • Apêndice C: o Apêndice C não utiliza o conceito de aclimação, uma vez que as suas operações se limitam ao cruzamento de menos de 3 fusos horários em uma jornada; desta forma, naquele Apêndice, considera-se que o tripulante estará sempre aclimatado onde quer que ele se encontre dentro da área de menos de 3 fusos; • Apêndices D e E: apesar de ser possível o cruzamento de 3 fusos ou mais em uma única jornada nesses Apêndices, neles não foram adotados o conceito de aclimação; em seu lugar, foi proposta uma versão simplificada da definição de madrugada para utilização dos operadores de táxi aéreo que executam operações aeromédicas e privados.
	(i) se o tripulante está aclimatado: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante está aclimatado;	Alinhamento com a definição de WOCL do parágrafo 6.1 do CAO 48.1 – Instrumento 2019.
	(ii) se o tripulante está em um estado desconhecido de aclimação: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante foi por último aclimatado;	Alinhamento com a definição de WOCL do parágrafo 6.1 do CAO 48.1 – Instrumento 2019.
	(3) Para operações realizadas sob o Apêndice C, significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra; ou	Alinhamento com a definição de WOCL do parágrafo 6.1 do CAO 48.1 – Instrumento 2019, limitada apenas ao Apêndice C.
	(4) Para operações realizadas sob os Apêndices D e E:	Alinhamento com o “Duty Rest Guidelines for Business Aviation”.
	(i) Para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, madrugada significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;	Alinhamento com o “Duty Rest Guidelines for Business Aviation”.
	(ii) Para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se:	Alinhamento com o “Duty Rest Guidelines for Business Aviation”.
	(A) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, madrugada significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;	Alinhamento com o “Duty Rest Guidelines for Business Aviation”.
	(B) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, madrugada significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra.	Alinhamento com o “Duty Rest Guidelines for Business Aviation”.
(p) noite local significa um período de 8 horas consecutivas incluídas nas horas compreendidas entre 22h00 e 08h00, hora legal no local onde o tripulante se encontra;	(p) noite local significa um período de 8 horas consecutivas incluídas nas horas compreendidas entre 22h00 e 08h00, hora local onde o tripulante se encontra;	Trocado o termo a fim de alinhar com o parágrafo 117.3(m) acima.
(q) operação complexa significa uma operação que envolva uma ou mais das seguintes condições:	(q) operação complexa significa uma operação que envolva uma ou mais das seguintes condições:	
(1) uma tripulação composta ou de revezamento;	(1) uma tripulação composta ou de revezamento;	
(2) uma jornada que envolva uma diferença de três fusos horários ou mais; ou	(2) uma jornada que envolva uma diferença de três fusos horários ou mais; ou	
(3) uma jornada que seja iniciada quando o tripulante está:	(3) uma jornada que seja iniciada quando o tripulante está:	
(i) em um estado desconhecido de aclimação; ou	(i) em um estado desconhecido de aclimação; ou	
(ii) não aclimatado ao local onde a jornada se inicia;	(ii) não aclimatado ao local onde a jornada se inicia;	

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
	(q)-I operação com limites específicos significa uma operação (ou conjunto de operações similares) para a qual seja necessária a superação de limite(s) estipulado(s) na Lei 13.1475/17 ou no RBAC nº 117;	Incluída a definição de “operação com limites específicos”, a qual será utilizada na seção 117.63 do RBAC 117 e na definição de SGRF.
	Nota – A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que em que traz matéria relacionada a segurança operacional – afetas às atribuições desta Agência –, também dispõe sobre matéria que não se dirige a esse fim – notadamente, os relacionados aos aspectos trabalhistas da relação que existe entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais.	Necessário para confirmar que os requisitos trabalhistas da Lei 13.475/17, ainda que não sejam objeto de regulamentação da ANAC, continuam sendo aplicáveis aos operadores aéreos. Ressalta-se que, segundo o § 3º da referida Lei, a implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.
(r) operação na madrugada significa uma jornada que compreenda o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora legal onde o tripulante está aclimatado;	(r) [Reservado]	Expressão suprimida em virtude da sua substituição pela definição de “madrugada” dessa seção.
(s) oportunidade de sono significa um período de tempo durante o repouso ou folga quando um tripulante:	(s) oportunidade de sono significa um período durante o repouso ou folga quando um tripulante:	Exclusão do termo "de tempo", uma vez que "períodos" são sempre de tempo.
(1) não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal; e	(1) não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal; e	
(2) tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador;	(2) tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador;	
(t) período de adaptação significa um período contínuo em que um tripulante fica desobrigado de prestar qualquer serviço a fim de tornar-se aclimatado a um local em particular;	(t) período de adaptação significa um período contínuo em que um tripulante fica desobrigado de prestar qualquer serviço a fim de tornar-se aclimatado a um local em particular;	
	(t)-I posicionamento , para um tripulante, significa ser transportado, como tripulante extra a serviço, a uma localidade definida pelo operador, e:	Alinhamento com CAO, positioning, for com a definição posicionamento do item 6.3 do CAO 48-1 – Instrument 2019: 6.3 For a person who is employed as an FCM: (a) means being transported, as a passenger, to a location, by any mode of transportation, as required by the AOC holder; and (b) does not include being transported to or from suitable accommodation after or before an FDP; and
	(1) não inclui ser transportado de ou para acomodação para repouso, antes ou após uma jornada;	(c) if undertaken immediately before duty that includes the person flying an aircraft as an FCM (flying duty) — must be considered part of his or her FDP; and
	(2) se realizado imediatamente antes de uma jornada que inclua um voo como tripulante deve ser considerado como parte da jornada;	(d) if undertaken immediately after the person’s flying duty and no other flying duty is to be conducted in the duty period — is not part of his or her FDP or off-duty period; and
	(3) se realizado imediatamente após uma jornada que inclua um ou mais voos como tripulante não deve ser considerado como parte da jornada ou do repouso; e	(e) is duty and part of the duty period.
	(4) deve ser considerado como parte da jornada para efeito de cálculo do período de repouso posterior à jornada, de folga e do limite de trabalho acumulado;	Note: The time spent positioning following an FDP, as described in subparagraph 6.3 (d), is not part of the FDP or off-duty period. However, it is added to the FDP for calculating off-duty period requirements. See, for example, clause 10 in Appendix 2.
(u) repouso , conforme definido no art. 46 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço;	(u) repouso , conforme definido no art. 46 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço;	
(v) reprogramação significa a designação de um tripulante para atender uma programação diferente daquela para a qual ele estava inicialmente designado;	(v) [Reservado].	Removido o parágrafo por dois motivos: 1. Evitar conflito com os parágrafos 117.B(i)(1) e 117.C(i)(1); e 2. Por ser desnecessário, uma vez que esta palavra somente é utilizada no título dos parágrafos e o seu significado é evidente a partir dos seus conteúdos.
(w) reserva , conforme definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do empregador, no local de trabalho;	(w) reserva significa o período em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do operador, no local de trabalho;	Removida citação do artigo da Lei 13.475/17. Substituição do termo “empregador” por “operador”.
(x) ritmo circadiano significa o ciclo biológico de aproximadamente 24 horas dos processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais dos seres humanos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados. Este ciclo é relacionado ao tempo de rotação da Terra, sendo mantido por diversos agentes, especialmente o ciclo claro e escuro, e influenciado pelos horários de alimentação e atividades físicas e sociais;	(x) ritmo circadiano significa o ciclo biológico de aproximadamente 24 horas dos processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais dos seres humanos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados;	Texto removido será inserido em uma IS.
(y) Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) significa um sistema, aprovado pela ANAC, de monitoramento e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança associados à fadiga, baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, que visa assegurar que o pessoal envolvido execute suas atividades sob um nível adequado de alerta. Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticados limites operacionais diferentes dos constantes deste Regulamento;	(y) Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) significa um sistema, aprovado pela ANAC, de monitoramento e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança associados à fadiga, baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, que visa assegurar que o pessoal envolvido execute suas atividades sob um nível adequado de alerta. Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticadas operações com limites específicos. Este sistema é baseado no Caput do Art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017;	Especificação de que o SGRF é baseado no Art. 19 da Lei 13.475/17.
	Nota – A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que em que traz matéria relacionada a segurança operacional – afetas às atribuições desta Agência –, também dispõe sobre matéria que não se dirige a esse fim – notadamente, os relacionados aos aspectos trabalhistas da relação que existe entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais.	Necessário para confirmar que os requisitos trabalhistas da Lei 13.475/17, ainda que não sejam objeto de regulamentação da ANAC, continuam sendo aplicáveis aos operadores aéreos. Ressalta-se que, segundo o § 3º da referida Lei, a implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.
(z) sobreaviso , conforme definido no art. 43 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.	(z) sobreaviso significa o período em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do operador.	Alteração da definição a fim de torná-la equivalente à definição de sobreaviso. Os detalhes retirados foram incluídos no parágrafo A117.17(a) do Apêndice A. Trocado o termo “empregador” por “operador”, pois: 1) o termo “empregador” traz uma ideia trabalhista, o que está fora do escopo de atuação da ANAC (os RBAC não utilizam o termo “empregador”, mas sim “operador”); 2) todos os “empregadores” especificados na Lei 13.475/17 são tratados como “operadores” no parágrafo 117.1(b). Removida citação do artigo da Lei 13475/17. Substituição do termo “empregador” por “operador”.
(1) Quando em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes que forem designados para aeroporto diferente da base contratual terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa;		Alteração da definição a fim de torná-la equivalente à definição de sobreaviso. Os detalhes retirados foram incluídos no parágrafo A117.17(b) do Apêndice A.
(aa) tempo de voo ou hora de voo , conforme definido no art. 30 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, até o momento em que respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o “corte” dos motores, ao término do voo (calço-a-calço);	(aa) tempo de voo ou hora de voo significa o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, até o momento em que respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o “corte” dos motores, ao término do voo (calço-a-calço);	Removida citação do artigo da Lei 13475/17.
(bb) tripulação mínima , conforme definido no art. 14 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela ANAC, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de vistoria e de traslado;	(ab) tripulação mínima significa a tripulação determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela ANAC, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado;	Renumeração do parágrafo. Removida citação do artigo da Lei 13475/17.

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
(cc) tripulação simples , conforme definido no art. 15 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo;	(ac) tripulação simples significa a tripulação constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo;	Renumeração do parágrafo. Removida citação do artigo da Lei 13475/17.
(dd) tripulação composta , conforme definido no art. 16 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo;	(ad) tripulação composta significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo. A tripulação composta somente pode ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando pode ser utilizada em voos nacionais:	Renumeração do parágrafo. Removida citação do artigo da Lei 13475/17. Alinhamento com o Inciso II do Art. 16 da Lei 13.475/17.
	(1) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;	Alinhamento com o Inciso I do Art. 16 da Lei 13.475/17.
	(2) quando os critérios de utilização dos tripulantes empregados no serviço aéreo definido no parágrafo 117.1(b)(1) estiverem definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho;	Alinhamento com o Inciso II do Art. 16 da Lei 13.475/17.
	(3) para atendimento de missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, no caso de tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(2).	Alinhamento com o Inciso II do Art. 16 da Lei 13.475/17.
	Nota – A Lei nº 13.475/17 estabelece algumas restrições para o uso de tripulações compostas. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inclusão de Nota explicativa
(ee) tripulação de revezamento , conforme definido no art. 17 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um piloto segundo em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo;	(ae) tripulação de revezamento significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um piloto segundo em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo. A tripulação de revezamento só pode ser empregada em voos internacionais;	Renumeração do parágrafo. Removida citação do artigo da Lei 13475/17. Alinhamento com o § único do Art. 17 da Lei 13.475/17.
	Nota – A Lei nº 13.475/17 estabelece algumas restrições para o uso de tripulações de revezamento. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inclusão de Nota explicativa
(ff) tripulante extra a serviço , conforme definido no art. 4º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o tripulante de voo ou de cabine que se deslocar a serviço do empregador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo da aeronave. O tripulante extra a serviço será considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites de jornada de trabalho e repouso. Ao tripulante extra a serviço será disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas; e	(af) tripulante extra a serviço significa o tripulante que se deslocar a serviço do operador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo da aeronave. O tripulante extra a serviço deve ser considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites de jornada e repouso. Ao tripulante extra a serviço deve ser disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas; e	Renumeração do parágrafo. Removida citação do artigo da Lei 13475/17. Alteração do termo “tripulante de voo ou de cabine” para “tripulante” para alinhamento com os termos previstos no RBAC 01. Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”. Substituição do termo “empregador” por “operador” Correção do tempo verbal.
(gg) viagem , conforme definido no art. 45 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o trabalho realizado pelo tripulante de voo ou de cabine, contado desde a saída de sua base até o seu regresso. Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.	(ag) viagem significa o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o seu regresso. Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.	Renumeração do parágrafo. Removida citação do artigo da Lei 13475/17. Alteração do termo “tripulante de voo ou de cabine” para “tripulante” para alinhamento com os termos previstos no RBAC 01.
117.5 Determinação de aclimação	117.5 Determinação de aclimação	
(a) Para efeitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:	(a) Para efeitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:	
(1) local original: local onde o tripulante foi por último aclimatado; e	(1) local original: local onde o tripulante foi por último aclimatado; e	
(2) novo local: local onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso.	(2) novo local: local onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso.	
(b) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local, um tripulante deve ser considerado aclimatado ao novo local se:	(b) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local, um tripulante deve ser considerado aclimatado ao novo local se:	
(1) a diferença entre o local original e o novo local for de menos de três fusos; e	(1) a diferença entre o local original e o novo local for de menos de três fusos; e	
(2) o tripulante permaneceu em um estado aclimatado desde a última aclimação.	(2) o tripulante permaneceu em um estado aclimatado desde a última aclimação.	
(c) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado aclimatado ao local original se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar em menos de 36 horas após o início da jornada no local original.	(c) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado aclimatado ao local original se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar em menos de 36 horas após o início da jornada no local original.	
(d) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado em estado desconhecido de aclimação se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar 36 horas ou mais após o tripulante ter iniciado a jornada no local original, desde que não haja enquadramento no período de adaptação, conforme parágrafo (e) desta seção.	(d) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado em estado desconhecido de aclimação se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar 36 horas ou mais após o tripulante ter iniciado a jornada no local original, desde que não haja enquadramento no período de adaptação, conforme parágrafo (e) desta seção.	
(e) Um tripulante permanece em seu estado de aclimação (seja aclimatado a um local específico ou em um estado desconhecido de aclimação) até que ele tenha:	(e) Um tripulante permanece em seu estado de aclimação (seja aclimatado a um local específico ou em um estado desconhecido de aclimação) até que ele tenha:	
(1) um período de adaptação em um local (local de adaptação) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; ou	(1) um período de adaptação em um local (local de adaptação) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; ou	
(2) um período de adaptação que seja:	(2) um período de adaptação que seja:	
(i) fora da sua base contratual;	(i) fora da sua base contratual;	
(ii) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; e	(ii) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; e	
(iii) reduzido em 12 horas para cada período de repouso anterior que:	(iii) reduzido em 12 horas para cada período de repouso anterior que:	
(A) preceda imediatamente o período de adaptação;	(A) preceda imediatamente o período de adaptação;	
(B) seja realizado em local de repouso que difira em menos de três fusos em relação ao local da adaptação; e	(B) seja realizado em local de repouso que difira em menos de três fusos em relação ao local da adaptação; e	
(C) inclua uma noite local de repouso.	(C) inclua uma noite local de repouso.	
(f) A utilização da Tabela 1 ao final desta seção para a determinação do período de adaptação previsto no parágrafo (e) desta seção deve ser feita conforme abaixo especificado:	(f) A utilização da Tabela 1 ao final desta seção para a determinação do período de adaptação previsto no parágrafo (e) desta seção deve ser feita conforme abaixo especificado:	
(1) deve-se determinar a diferença de fusos entre:	(1) deve-se determinar a diferença de fusos entre:	
(i) o local onde o tripulante foi aclimatado pela última vez (local original); e	(i) o local onde o tripulante foi aclimatado pela última vez (local original); e	
(ii) cada local onde uma jornada ou período de repouso foi iniciado desde a última aclimação (locais anteriores);	(ii) cada local onde uma jornada ou período de repouso foi iniciado desde a última aclimação (novo(s) local(is));	Correção do procedimento, uma vez que a regra se aplica ao(s) novo(s) local(is) onde o tripulante inicia uma jornada ou um novo repouso.
(2) em seguida, deve-se escolher a maior diferença de fusos entre o local original e cada um dos locais anteriores;	(2) em seguida, deve-se escolher a maior diferença de fusos entre o local original e cada um dos novo(s) local(is);	Correção do procedimento, uma vez que a regra se aplica ao(s) novo(s) local(is) onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso.
(3) em seguida, deve-se escolher, na primeira coluna da Tabela, a linha correspondente à diferença de fusos encontrada no parágrafo (f)(2) desta seção;	(3) em seguida, deve-se escolher, na primeira coluna da Tabela, a linha correspondente à diferença de fusos encontrada no parágrafo (f)(2) desta seção;	

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários																																		
(4) em seguida, deve-se escolher o sentido da viagem (leste ou oeste) correspondente à maior diferença entre fusos estabelecidos pelo parágrafo (f)(2) desta seção; e	(4) em seguida, deve-se escolher o sentido da viagem (leste ou oeste) correspondente à maior diferença entre fusos estabelecidos pelo parágrafo (f)(2) desta seção; e																																			
(5) finalmente, deve-se escolher, nas colunas leste ou oeste, o número de horas correspondente à linha determinada no parágrafo (f)(3) desta seção.	(5) finalmente, deve-se escolher, nas colunas leste ou oeste, o número de horas correspondente à linha determinada no parágrafo (f)(3) desta seção.																																			
Tabela 1: Período de adaptação para aclimação	Tabela 1: Período de adaptação para aclimação																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Diferença de fusos (x)</th> <th colspan="2">Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (horas)</th> </tr> <tr> <th>Oeste</th> <th>Leste</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$3 \leq x < 4$</td> <td>36</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>$4 \leq x < 7$</td> <td>48</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>$7 \leq x < 10$</td> <td>72</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>$x \geq 10$</td> <td>96</td> <td>120</td> </tr> </tbody> </table>	Diferença de fusos (x)	Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (horas)		Oeste	Leste	$3 \leq x < 4$	36	45	$4 \leq x < 7$	48	60	$7 \leq x < 10$	72	90	$x \geq 10$	96	120	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Diferença de fusos (x)</th> <th colspan="2">Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (horas)</th> </tr> <tr> <th>Oeste</th> <th>Leste</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>36</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>4, 5 ou 6</td> <td>48</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>7, 8 ou 9</td> <td>72</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>10, 11 ou 12</td> <td>96</td> <td>120</td> </tr> </tbody> </table>	Diferença de fusos (x)	Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (horas)		Oeste	Leste	3	36	45	4, 5 ou 6	48	60	7, 8 ou 9	72	90	10, 11 ou 12	96	120	Notação da diferença de fusos alterada para facilitar o entendimento da tabela.
Diferença de fusos (x)		Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (horas)																																		
	Oeste	Leste																																		
$3 \leq x < 4$	36	45																																		
$4 \leq x < 7$	48	60																																		
$7 \leq x < 10$	72	90																																		
$x \geq 10$	96	120																																		
Diferença de fusos (x)	Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (horas)																																			
	Oeste	Leste																																		
3	36	45																																		
4, 5 ou 6	48	60																																		
7, 8 ou 9	72	90																																		
10, 11 ou 12	96	120																																		
	Seções 117.7 até 117.9 reservadas.	Especificação de que as Seções 117.7 e 117.9 não foram utilizadas.																																		
SUBPARTE B LIMITES E REQUISITOS	SUBPARTE B LIMITES E REQUISITOS	Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim de verificar a aplicabilidade de cada Apêndice do RBAC 117 a cada espécie de operação.																																		
117.11 Serviços de transporte aéreo público	117.11 Operadores certificados segundo os RBAC nº 121 ou 135	Alinhamento com o CBA revisado pela Lei 14.368/2022, a qual extinguiu o termo “serviços de transporte aéreo público”.																																		
(a) Sujeito ao parágrafo 117.17 desta Subparte, cada operador engajado em serviço aéreo público deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação mencionados em um ou mais dos seguintes parágrafos, de acordo com este Regulamento:	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador indicado nos parágrafos 117.1(b)(1) e 117.1(b)(2) deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação mencionados na seção 117.19 desta Subparte e em um ou mais dos seguintes parágrafos, de acordo com este Regulamento:	Esclarecimento de que os operadores dos RBAC 121 e 135 também devem cumprir a seção 117.19 do RBAC 117 e melhoria de texto.																																		
(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice; e obrigatoriamente para os operadores de serviços aéreos especializados, conforme o parágrafo 117.13, e operadores privados, conforme o parágrafo 117.15, deste Regulamento;	(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice;	Correção gramatical e melhoria de texto. Retirada do termo “e obrigatoriamente para os operadores de serviços aéreos especializados, conforme o parágrafo 117.13, e operadores privados, conforme o parágrafo 117.15, deste Regulamento;”, uma vez que esta seção é válida apenas para serviços de transporte aéreo público.																																		
(2) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice B deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice e estejam engajados em operações que necessitem de dois ou mais pilotos, desde que as operações sejam consideradas complexas conforme definido em 117.3 (q); ou	(2) os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice B deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice e estejam engajados em operações que necessitem de dois ou mais pilotos, desde que as operações sejam consideradas complexas (ou não) conforme definido em 117.3(q); ou	Correção gramatical. Melhoria de texto. Indicação de que a seção 117.61 deve ser cumprida em conjunto com o Apêndice B.																																		
(3) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice C deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice e estejam engajados em operações com aeronaves que necessitem de dois pilotos, mas que não sejam operações complexas.	(3) os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice C deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice e estejam engajados em operações com aeronaves que necessitem de dois pilotos, mas que não sejam operações complexas.	Correção gramatical. Melhoria de texto. Indicação de que a seção 117.61 deve ser cumprida em conjunto com o Apêndice B.																																		
(i) Os requisitos do Apêndice C são idênticos aos do Apêndice B, mas valem apenas para operações que não sejam complexas, conforme definido em 117.3 (q). O Apêndice C não possui requisitos para operações complexas.	Nota: Os requisitos do Apêndice C são idênticos aos do Apêndice B, mas valem apenas para operações que não sejam complexas, conforme definido em 117.3(q). O Apêndice C não possui requisitos para operações complexas.	Transformação do parágrafo 117.11(i) em uma “nota”, uma vez que ele não é um requisito.																																		
	(b) Não obstante o especificado nos parágrafos (a)(1), (a)(2) e (a)(3) desta seção, operações aeromédicas aprovadas pela ANAC e realizadas por operadores indicados no parágrafo 117.1(b)(2) podem utilizar os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais do Apêndice D deste Regulamento.	Inclusão do novo parágrafo (b) para operações aeromédicas sob o novo Apêndice D. Indicação de que a seção 117.61 deve ser cumprida em conjunto com aquele Apêndice. É importante ressaltar que as operações que não forem aeromédicas devem ser feitas segundo as regras dos Apêndices A, B ou C, a depender do tipo da aeronave e do tipo da operação.																																		
(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos e apêndices utilizados pelo operador, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(c) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos e apêndices utilizados pelo operador, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	Renumeração do parágrafo (b) para (c), em função da inclusão de um novo parágrafo (b).																																		
117.13 Operações de serviço aéreo especializado	117.13 Operações de serviço aéreo especializado																																			
(a) Cada operador de serviços aéreos especializados mencionado no parágrafo 117.1 (b)(4) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador engajado em serviço aéreo especializado segundo os parágrafos 117.1(b)(3), 117.1(b)(4) e 117.1(b)(5) deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	Alinhamento com o parágrafo 117.1(b).																																		
(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes do Apêndice A, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	Necessário após a inclusão do Apêndice A e alteração do parágrafo 117.11(a)(1).																																		
117.15 Operações privadas	117.15 Operações privadas																																			
(a) Cada operador de serviços aéreos privados mencionado nos parágrafos 117.1 (b)(3) e 117.1 (b)(5) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador engajado em serviço aéreo privado segundo o parágrafo 117.1(b)(6) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	Alinhamento com o parágrafo 117.1(b).																																		
	(b) Não obstante o especificado no parágrafo (a) desta seção, operações privadas com aviões a jato com dois ou mais pilotos e realizadas por operadores indicados no parágrafo 117.1(b)(6) podem utilizar os requisitos da seção 117.65 em conjunto com os limites operacionais do Apêndice E deste Regulamento. Este parágrafo não se aplica aos operadores de aeronaves de propriedade compartilhada que operem segundo as regras da Subparte K do RBAC 91.	Inclusão do parágrafo (b) para operações sob o novo Apêndice E – Operações privadas com aeronaves a jato. Indicação de que a seção 117.65 deve ser cumprida em conjunto com aquele Apêndice. O Apêndice E não se aplica aos operadores de aeronaves de propriedade compartilhada (Subparte K do RBAC 91), mesmo que eles operem aeronaves a jato. É importante ressaltar que as operações privadas que não forem realizadas com aeronaves a jato com dois ou mais pilotos, devem ser feitas segundo as regras do Apêndice A.																																		
(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(c) Cada tripulante de um operador mencionado nos parágrafos (a) ou (b) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos Apêndices A ou E (conforme aplicável), além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	Alteração necessária devido à inclusão do Apêndice A, à alteração do parágrafo 117.11(a)(1) e à inclusão do parágrafo 117.15(b). Renumeração do parágrafo devido à inclusão de um novo parágrafo (b).																																		
117.17 Operações sob múltiplos apêndices	117.17 Operações sob múltiplos apêndices																																			
(a) Se dois ou mais apêndices forem aplicáveis a uma jornada específica de um tripulante, as seguintes regras se aplicam:	(a) Se dois ou mais apêndices forem aplicáveis a uma jornada específica de um tripulante, as seguintes regras se aplicam:																																			
(1) a jornada máxima que um tripulante pode cumprir é o limite de jornada contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento; e	(1) a jornada máxima que um tripulante pode cumprir é o limite de jornada contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento; e																																			
(2) o tempo máximo de voo que um tripulante pode cumprir é o limite de tempo de voo contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento.	(2) o tempo máximo de voo que um tripulante pode cumprir é o limite de tempo de voo contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento.																																			

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
(b) Na determinação da jornada e do tempo de voo máximos do parágrafo (a) desta seção, o limite determinado de cada apêndice deve ser baseado no horário de início da jornada e não no horário de início da operação sob cada apêndice.	(b) Na determinação da jornada e do tempo de voo máximos do parágrafo (a) desta seção, o limite determinado de cada apêndice deve ser baseado no horário de início da jornada e não no horário de início da operação sob cada apêndice.	
(c) A qualquer momento em uma jornada, o operador e o tripulante devem assegurar que este último permaneça dentro dos limites cumulativos de jornada e horas de voo para o apêndice sob o qual o operador estiver conduzindo as suas operações naquele momento.	(c) A qualquer momento em uma jornada, o operador e o tripulante devem assegurar que este último permaneça dentro dos limites cumulativos de jornada e horas de voo para o apêndice sob o qual o operador estiver conduzindo as suas operações naquele momento.	
(d) Sempre que for conduzida uma operação sob dois ou mais apêndices em uma única jornada, o tempo de repouso mínimo após a jornada é aquele contido no apêndice com o maior período de repouso, como se toda a jornada tivesse sido conduzida sob aquele apêndice.	(d) Sempre que for conduzida uma operação sob dois ou mais apêndices em uma única jornada, o tempo de repouso mínimo após a jornada é aquele contido no apêndice com o maior período de repouso, como se toda a jornada tivesse sido conduzida sob aquele apêndice.	
(e) O tripulante deve cumprir com o requisito de repouso do apêndice determinado no parágrafo (d) dessa seção antes de iniciar uma nova jornada.	(e) O tripulante deve cumprir com o requisito de repouso do apêndice determinado no parágrafo (d) dessa seção antes de iniciar uma nova jornada.	
117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos	117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos	
(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.	(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.	
(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.	(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.	
(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:	(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:	
(1) os apêndices a serem utilizados pelo operador;	(1) os apêndices a serem utilizados pelo operador;	
(2) os limites advindos do cumprimento de cada apêndice aplicável a cada tripulante, informando:	(2) os limites advindos do cumprimento de cada apêndice aplicável a cada tripulante, informando:	
(i) cada limite máximo para cada apêndice;	(i) cada limite máximo para cada apêndice;	
(ii) cada limite mínimo para cada apêndice;	(ii) cada limite mínimo para cada apêndice;	
(iii) os limites relevantes caso o operador utilize um SGRF; e	(iii) os limites relevantes caso o operador utilize um SGRF; e	
(3) para os tripulantes conduzindo uma dada operação: cada limite mencionado no parágrafo (c)(2) desta seção como alterado pelo operador para os tripulantes e para a operação, desde que não exceda o limite máximo, ou reduza o limite mínimo, especificado no apêndice aplicável ou SGRF (seção 117.65); e	(3) para os tripulantes conduzindo uma dada operação: cada limite mencionado no parágrafo (c)(2) desta seção como alterado pelo operador para os tripulantes e para a operação, desde que não exceda o limite máximo, ou reduza o limite mínimo, especificado no apêndice aplicável ou SGRF (seção 117.63); e	Correção da citação ao parágrafo do SGRF.
(4) sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido na seção 117.61 deste Regulamento: para cada tripulante conduzindo uma dada operação, cada limite referenciado no parágrafo (c)(3) desta seção com as alterações necessárias para levar em conta o possível perigo.	(4) sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido na seção 117.61 deste Regulamento: para cada tripulante conduzindo uma dada operação, cada limite referenciado no parágrafo (c)(3) desta seção com as alterações necessárias para levar em conta o possível perigo.	
(5) Responsabilidade dos funcionários do operador. Cada operador deve incluir no seu manual as responsabilidades para o gerenciamento da fadiga e gerenciamento de risco da fadiga.	(5) Responsabilidade dos funcionários do operador. Cada operador deve incluir no seu manual as responsabilidades para o gerenciamento da fadiga e gerenciamento de risco da fadiga.	
	(6) Compromisso com o desenvolvimento e manutenção de uma cultura de segurança operacional positiva.	Uma cultura de segurança operacional positiva é a base para a implantação de um sistema de reporte de fadiga eficaz, compreendendo, por exemplo: 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. Melhores práticas da indústria sobre reporte de fadiga: 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.
(d) [Reservado].	(d) [Reservado].	
(e) Registros e reportes.	(e) Registros e reportes.	
(1) O operador deve manter registros, incluindo reportes e documentos relevantes do seguinte:	(1) O operador deve manter registros, incluindo reportes e documentos relevantes do seguinte:	
(i) escala de trabalho prevista dos tripulantes;	(i) escala de trabalho prevista dos tripulantes;	
(ii) escala de trabalho realizada dos tripulantes, horas de jornada e de voo;	(ii) escala de trabalho realizada dos tripulantes, horas de jornada e de voo;	
(iii) períodos reais de repouso e de descanso referentes à jornada interrompida e a bordo de aeronave, reserva, sobreaviso e folga; e	(iii) períodos reais de repouso e de descanso referentes à jornada interrompida e a bordo de aeronave, reserva, sobreaviso e folga; e	
(iv) os limites de jornada e de horas de voo constantes do seu manual que foram excedidos de acordo com os requisitos pertinentes dos apêndices aplicáveis ao operador ou de acordo com o SGRF, com informações suficientes para demonstrar o cumprimento do parágrafo (e)(3) desta seção.	(iv) os limites de jornada e de horas de voo constantes do seu manual que foram excedidos de acordo com os requisitos pertinentes dos apêndices aplicáveis ao operador ou de acordo com o SGRF, com informações suficientes para demonstrar o cumprimento do parágrafo (e)(3) desta seção.	
(2) Cada registro referenciado no parágrafo (e)(1) desta seção, incluindo cópia dos reportes e documentos, deve ser arquivada por pelo menos cinco anos a partir da data na qual o registro ou sua cópia foram produzidos.	(2) Cada registro referenciado no parágrafo (e)(1) desta seção, incluindo cópia dos reportes e documentos, deve ser arquivada por pelo menos cinco anos a partir da data na qual o registro ou sua cópia foram produzidos.	
(3) Cada registro referente a uma extensão de uma jornada ou tempo de voo referenciado no parágrafo (e)(1)(iv) desta seção deve ser:	(3) Cada registro referente a uma extensão de uma jornada ou tempo de voo referenciado no parágrafo (e)(1)(iv) desta seção deve ser:	
(i) estudado e utilizado pelo operador para melhorar continuamente o seu gerenciamento da fadiga e o seu gerenciamento de risco da fadiga; e	(i) estudado e utilizado pelo operador para melhorar continuamente o seu gerenciamento da fadiga e o seu gerenciamento de risco da fadiga; e	
(ii) enviado à ANAC em até 15 (dias) dias após a ocorrência da extensão.	(ii) enviado à ANAC em até 15 (dias) dias após a ocorrência da extensão.	
(f) Base contratual.	(f) Base contratual.	
(1) Um operador aéreo engajado em serviços de transporte aéreo público deve:	(1) Os operadores aéreos referenciados na Seção 117.1 devem:	Correção para tornar este parágrafo aplicável a todos os operadores, como é a letra de Lei.
(i) determinar a base contratual de cada tripulante e informar a cada tripulante a sua base; ou	(i) determinar a base contratual de cada tripulante e informar a cada tripulante a sua base; ou	
(ii) incluir no manual detalhes de como é feita a determinação da base contratual bem como procedimentos que assegurem que qualquer alteração na base contratual do tripulante não afete adversamente a segurança operacional.	(ii) incluir no manual detalhes de como é feita a determinação da base contratual bem como procedimentos que assegurem que qualquer alteração na base contratual do tripulante não afete adversamente a segurança operacional.	
(g) Escala de serviço. O operador deve publicar cada escala de serviço com a antecedência mínima prevista nos art. 26 e 27 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(g) Escala de serviço. O operador deve publicar cada escala de serviço com a antecedência mínima prevista na seção A117.9 do Apêndice A.	Alinhamento com o Apêndice A.
(h) Tripulantes. O operador aéreo previsto neste Regulamento deve assegurar que cada um dos seus tripulantes, quando a seu serviço, cumpra os requisitos contidos neste Regulamento.	(h) Tripulantes. O operador aéreo previsto neste Regulamento deve assegurar que cada um dos seus tripulantes, quando a seu serviço, cumpra os requisitos contidos neste Regulamento.	

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
(i) Operadores privados operando segundo o RBHA 91, ou Regulamento que venha a substituí-lo, quando realizando operações sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave, não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos no parágrafo (c) desta seção.	(i) Operadores referenciados no parágrafo 117.1(b)(6) e que não operem segundo o Apêndice E não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos no parágrafo (c) desta seção.	Alinhamento com o parágrafo 117.1(b)(6). Alinhamento com as disposições do Apêndice E que requer a produção de um manual.
(j) Nos casos em que o GRF ou SGRF autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho ou a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações devem ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.	(j) [Reservado].	Retirado o parágrafo tendo em vista a inclusão da nota da Seção 117.1. Isto ocorre, uma vez que ACT ou CCT são considerados dispositivos trabalhistas da Lei 13.475/17, estando, portanto, fora das atribuições legais da ANAC. No entanto, este Regulamento não desobriga o cumprimento dos dispositivos trabalhistas daquela Lei, incluindo a necessidade de ACT ou CCT conforme especificado por aquela Lei (como no presente caso).
	Nota – Nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores ou período de repouso inferiores aos trazidos na Lei nº 13.475/2017, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
117.21 Obrigações dos tripulantes	117.21 Obrigações dos tripulantes	
(a) Um tripulante empregado por um operador deve utilizar a oportunidade de sono, os períodos de repouso, descanso e adaptação para obter a quantidade de sono suficiente para realizar com segurança a próxima atividade prevista na escala de trabalho.	(a) Um tripulante deve utilizar a oportunidade de sono anterior à jornada, os períodos de repouso, descanso e adaptação para obter a quantidade de sono suficiente para realizar com segurança a próxima atividade prevista na escala de trabalho.	Retirado a expressão “empregado por um operador”, uma vez que a seção 117.1 já informa que todos os tripulantes exercem suas atividades nos operadores definidos no parágrafo 117.1(b). Acrescentado o termo “anterior à jornada” para informar que ele as seções 5 dos Apêndices B até E se aplicam.
(b) Nenhum tripulante pode aceitar operar uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, tiver razões para acreditar que esteja, ou provavelmente venha a estar sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o seu desempenho de modo a afetar a segurança da operação.	(b) Nenhum tripulante pode aceitar operar uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, tiver razões para acreditar que esteja, ou provavelmente venha a estar sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o seu desempenho de modo a afetar a segurança da operação.	
(c) Um tripulante empregado por um operador deve, antes de qualquer jornada, informar ao operador qualquer situação que o esteja afetando, ou seja, relacionada à jornada, sobre a qual tenha razão para acreditar que pode afetar sua capacidade de atender às políticas de gerenciamento de risco da fadiga do operador ou os limites operacionais e requisitos dos apêndices aplicáveis ao operador.	(c) Um tripulante deve, antes de qualquer jornada, informar ao operador qualquer situação que o esteja afetando, ou seja, relacionada à jornada, sobre a qual tenha razão para acreditar que pode afetar sua capacidade de atender às políticas de gerenciamento de risco da fadiga do operador ou os limites operacionais e requisitos dos apêndices aplicáveis ao operador.	Retirado a expressão “empregado por um operador”, uma vez que a seção 117.1 já informa que todos os tripulantes exercem suas atividades nos operadores definidos no parágrafo 117.1(b).
(1) Este parágrafo não requer que o tripulante informe repetidamente uma situação de caráter permanente que já tenha sido anteriormente relatada ao operador.	(1) Este parágrafo não requer que o tripulante informe repetidamente uma situação de caráter permanente que já tenha sido anteriormente relatada ao operador.	
	Seções 117.23 até 117.59 reservadas.	Especificação de que as Seções 117.23 até 117.59 não foram utilizadas.
SUBPARTE C GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (GRF) E SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (SGRF)	SUBPARTE C GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (GRF) E SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (SGRF)	
117.61 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF)	117.61 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndices B, C e D	
(a) Esta seção é aplicável aos operadores que conduzam operações sob os apêndices B ou C deste Regulamento.	(a) Nenhum operador 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 nos Apêndices B, C ou D, de forma que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto no Apêndice A deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	Limitação da aplicabilidade desta seção: 1) o Apêndice A não é GRF; 2) o Apêndice E deve seguir a nova seção 117.65, uma vez que existem grandes diferenças para o transporte aéreo privado em relação ao transporte aéreo público; e 3) especifica que uma operação segundo um dos Apêndices B, C ou D deve ser aceita pela ANAC antes de ser iniciada.
(b) Os procedimentos descritos nesta seção podem ser atendidos, pelo menos em parte, pelos procedimentos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).	(b) Os procedimentos descritos nesta seção podem ser atendidos, pelo menos em parte, pelos procedimentos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).	
(c) O operador deve incluir os seguintes itens no seu manual:	(c) O operador deve incluir os seguintes itens no seu manual:	
(1) todos os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19 (c), 117.19 (e) e 117.19 (f)(1)(ii) deste Regulamento;	(1) os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19(c), 117.19(e) e 117.19(f)(1)(ii) deste Regulamento;	Retirado o termo “todos”, uma vez que ele é redundante (o parágrafo sem esse termo já indica que devem ser cumprido todos os procedimentos requeridos).
(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	
(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19 (c)(4) relacionados à identificação de perigos;	(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19(c)(4) relacionados à identificação de perigos;	
(4) os procedimentos para monitoramento contínuo e avaliação das políticas, limites, práticas e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (c)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;	(4) os procedimentos para monitoramento contínuo e avaliação das políticas, limites, procedimentos e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (c)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;	Troca da palavra "práticas" pela palavra "procedimentos" a fim de tornar mais claro o que deve ser cumprido pelo operador.
(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	(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	(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	
(ii) não afetem a segurança operacional;	(ii) não afetem a segurança operacional;	
(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção; e	(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção;	Retirada do conector devido ao acréscimo de um novo parágrafo.
(7) as atribuições e responsabilidades do GAGEF.	(7) as atribuições e responsabilidades do GAGEF; e	Inserido o conector devido ao acréscimo de um novo parágrafo.
	(8) os procedimentos para atendimento aos requisitos dos Apêndices aplicáveis deste regulamento;	Inclusão deste parágrafo a fim de explicitar que os procedimentos contidos nos Apêndices B, C ou D devem ser inseridos no manual do operador.
(d) Cada operador deve:	(d) Cada operador deve:	
(1) realizar treinamento inicial e periódico dos funcionários responsáveis pelo cumprimento das regras deste Regulamento (incluindo gestores, tripulantes, despachantes operacionais de voo e pessoal da escala de voo) abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições;	(1) realizar treinamento inicial e periódico dos funcionários responsáveis pelo cumprimento das regras deste Regulamento (incluindo gestores, tripulantes, despachantes operacionais de voo e pessoal da escala de voo) abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições;	
(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico; e	(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico; e	
(3) incluir os currículos de treinamento requeridos por este parágrafo no programa de treinamento operacional.	(3) incluir os currículos de treinamento requeridos por este parágrafo no programa de treinamento operacional.	
(e) O treinamento inicial requerido pelo parágrafo (d)(1) desta seção deve ocorrer em até um ano tanto para empregados já contratados quanto para os recém-contratados a partir da data de vigência deste Regulamento.	(e) O treinamento inicial requerido pelo parágrafo (d)(1) desta seção deve ocorrer em até um ano tanto para empregados já contratados quanto para os recém-contratados a partir da data de vigência deste Regulamento.	
(f) O treinamento inicial deve:	(f) O treinamento inicial deve:	
(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento;	(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento;	
(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
(i) as causas da fadiga;	(i) as causas da fadiga;	
(ii) os prejuízos decorrentes da fadiga;	(ii) os prejuízos decorrentes da fadiga;	
(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	
(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual; e	(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual; e	
(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	
(g) O treinamento periódico deve:	(g) O treinamento periódico deve:	
(1) ser realizado a cada dois anos;	(1) ser realizado, no máximo, a cada dois anos;	Esclarecer que, caso o operador assim o deseje, o treinamento pode ser feito com uma periodicidade de até dois anos.
(2) estar de acordo com um currículo de treinamento; e	(2) estar de acordo com um currículo de treinamento; e	
(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (f) desta seção.	(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (f) desta seção.	
(h) Um tripulante deve:	(h) Um tripulante deve:	
(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	
(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	
(i) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	(i) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	
(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	
	(j) Um requerente de uma autorização para uso de um GRF deve apresentar um requerimento:	Parágrafos incluídos a fim de melhor esclarecer à um requerente de uma autorização de um GRF como deve proceder para solicitar a referida autorização e o prazo mínimo para apresentar a sua solicitação para análise pela ANAC. Esses parágrafos foram baseados na seção 119.35 do RBAC 119.
	(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	
	(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	
117.63 Sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF)	117.63 Sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF)	
(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 A, B ou C contra acidentes ou incidentes relacionados à fadiga.	(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.	Incluída a expressão eventos, pois estes podem ser mais que acidentes ou incidentes, como por exemplo, reportes de fadiga em uma rota.
(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:	(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:	
(1) política e objetivos de gerenciamento de risco da fadiga, que contenham os seguintes elementos:	(1) política e objetivos do SGRF, que contenham os seguintes elementos:	Texto alterado para maior clareza do requisito.
(i) compromisso da administração;	(i) política e compromisso da administração;	Texto alterado para maior clareza do requisito.
(ii) responsabilidade acerca do gerenciamento de risco da fadiga;	(ii) responsabilidade acerca da gestão de risco da fadiga;	Texto alterado para maior clareza do requisito.
(iii) designação do responsável pelo SGRF, e os componentes do GAGEF; e	(iii) designação do responsável pelo SGRF e os componentes do GAGEF; e	
(iv) documentação;	(iv) documentação;	
(2) gerenciamento de riscos da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(2) gerenciamento de riscos da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	
(i) processo de reporte de fadiga da tripulação;	(i) processo de monitoramento da fadiga da tripulação, incluindo, mas não se limitando a:	Texto alterado para maior clareza do requisito.
(ii) processo de monitoramento de fadiga da tripulação;	(A) processo de reporte de fadiga da tripulação;	Texto alterado para maior clareza do requisito.
(iii) processo de reporte de incidentes relacionados à fadiga da tripulação;	(B) processo de reporte de eventos relacionados à fadiga da tripulação;	A palavra “eventos” tem um significado mais amplo que “incidentes”.
(iv) processo de identificação de perigos; e	(ii) processo de identificação de perigos; e	Renumeração do parágrafo.
(v) processo de avaliação e mitigação dos riscos;	(iii) processo de avaliação e mitigação dos riscos;	Renumeração do parágrafo.
(3) garantia da segurança operacional quanto à fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(3) garantia da segurança operacional quanto à fadiga, que contenha os seguintes elementos:	
(i) processo de monitoramento do desempenho do SGRF;	(i) processo de monitoramento do desempenho do SGRF;	
(ii) processo de gestão da mudança (organizacional e operacional); e	(ii) processo de gestão da mudança (organizacional e operacional); e	
(iii) processo de melhoria contínua do SGRF; e	(iii) processo de melhoria contínua do SGRF; e	
(4) promoção do gerenciamento de risco da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(4) promoção do SGRF, que contenha os seguintes elementos:	Texto alterado para maior clareza do requisito.
(i) processo de treinamento para educação e conscientização; e	(i) processo de treinamento para educação e conscientização; e	
(ii) processo de comunicação acerca do SGRF.	(ii) processo de comunicação acerca do SGRF; e	
	(5) procedimentos operacionais aplicáveis à operação com limites específicos.	Texto incluído para esclarecer ao requerente que os procedimentos operacionais específicos da operação que será realizada segundo o SGRF devem ser apresentados à ANAC.
	(c) Um requerente de uma aprovação para uso de um SGRF deve apresentar um requerimento:	Parágrafos incluídos a fim de melhor esclarecer à um requerente de uma autorização de um SGRF como deve proceder para solicitar a referida autorização e o prazo mínimo para apresentar a sua solicitação para análise pela ANAC. Esses parágrafos foram baseados na seção 119.35 do RBAC 119.
	(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	
	(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	
	117.65 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndice E	Seção inserida para determinar os requisitos de gerenciamento de risco de fadiga aplicáveis às operações sob o Apêndice E. Seção baseada em 117.61, com modificações indicadas na sequência.
	(a) Nenhum operador 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 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.	Alinhamento com 117.61 (a), com referência ao Apêndice E.
	(b) O operador deve incluir os seguintes itens no seu manual:	Alinhamento com 117.61(c)
	(1) os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19(c), 117.19(e) e 117.19(f)(1)(ii) deste Regulamento;	Alinhamento com 117.61(c)(1).
	(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	Alinhamento com 117.61(c)(2).
	(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19(c)(4) relacionados à identificação de perigos;	Alinhamento com 117.61(c)(3).
	(4) os procedimentos para monitoramento contínuo e 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;	Alinhamento com 117.61(c)(4).

RBAC 117 – Original	RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Comentários
	(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	Alinhamento com 117.61(c)(5).
	(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	Alinhamento com 117.61(c)(5)(i).
	(ii) não afetem a segurança operacional;	Alinhamento com 117.61(c)(5)(ii).
	(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção, incluindo os currículos de treinamento;	Alinhamento com 117.61(c)(6). Treinamento a ser realizado por recursos próprios ou por empresa contratada. Certificados de treinamento podem ser dados por qualquer instituição (consultoria, assessoria de treinamento). Ainda, o próprio operador deve poder emitir o certificado ou uma declaração de que os pilotos estão treinados.
	(7) os procedimentos para atendimento aos requisitos do Apêndice E.	Alinhamento com 117.61(c)(8), limitando-se ao Apêndice E.
	(c) Cada operador deve:	Alinhamento com 117.61(d)
	(1) realizar treinamento inicial e periódico dos tripulantes abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições;	Em relação ao previsto em 117.61(d)(1) foi alterado o treinamento para aplicabilidade apenas a tripulantes do operador privado.
	(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico;	Alinhamento com 117.61(d)(2)
	(d) O treinamento inicial deve:	Alinhamento com 117.61(f).
	(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento, conforme provisões do operador ou da empresa contratada;	Em relação ao previsto em 117.61(f)(1) foi incluído “conforme provisões do operador ou da empresa contratada”, de forma a indicar que o treinamento poderá ser contratado.
	(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	
	(i) as causas da fadiga;	
	(ii) os prejuízos decorrentes da fadiga;	
	(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	Alinhamento com 117.61(f)
	(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual; e	
	(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	
	(e) O treinamento periódico deve:	
	(1) ser realizado, no máximo, a cada dois anos;	
	(2) estar de acordo com o currículo de treinamento; e	Alinhamento com 117.61(g).
	(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (e) desta seção.	
	(f) Um tripulante deve:	
	(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	Alinhamento com 117.61(h).
	(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	
	(g) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	Alinhamento com 117.61(i).
	(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	
	(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	Alinhamento com 117.61(j).
	(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.	Alinhamento com 117.61(k).

Apêndice A

APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 LIMITES BÁSICOS	APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 LIMITES BÁSICOS (NÍVEL BÁSICO)	Incluída a expressão “Nível Básico” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível Básico. Este Apêndice somente inclui dispositivos de segurança operacional contidos na Lei 13.475/17. Adicionalmente, foram substituídas as expressões “empresa” por “operador”, para adequação à forma de escrita dos RBAC. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim de verificar a aplicabilidade desse Apêndice.
	A117.1 Aplicabilidade	Inclusão do título da seção.
(a) Operações realizadas exclusivamente segundo o Apêndice A: (1) não podem ultrapassar os limites operacionais estabelecidos na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017; e (2) devem cumprir os procedimentos e requisitos aplicáveis deste Regulamento.	(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais básicas relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos que operem segundo o parágrafo 117.11(a)(1) ou segundo as seções 117.13 ou 117.15 deste Regulamento. Adicionalmente aplica-se aos tripulantes brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.	Alinhamento com o Caput e o § 2º do Art. 1º da Lei 13.475/17.
(b) Nenhum operador pode realizar operações que extrapolem os limites operacionais estabelecidos na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, a menos que, previamente à realização daquelas operações, demonstrem o cumprimento dos requisitos da seção 117.63 ou dos apêndices B e C (conforme aplicável) deste Regulamento.	(b) Nenhum operador pode realizar, e nenhum tripulante pode aceitar, operações que extrapolem os limites operacionais estabelecidos neste Apêndice, a menos que, previamente à realização daquelas operações, demonstrem o cumprimento dos requisitos das seções 117.61, 117.63 ou 117.65 e/ou dos apêndices deste Regulamento (conforme aplicável).	Alinhamento com o Caput do Art. 19 da Lei 13.475/17.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
	A117.3 Tripulações	Inclusão do título da seção.
	(a) A ANAC, considerando o interesse da segurança operacional, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida, pode determinar a composição da tripulação ou as modificações necessárias para a realização do voo.	Alinhamento com o § único do Art. 13 da Lei 13.475/17.
	(b) Um tipo de tripulação só pode ser transformado na origem do voo e até o limite de 3 (três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.	Alinhamento com o Art. 18 da Lei 13.475/17.
	(1) A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora de apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.	Alinhamento com o Parágrafo único do Art. 18 da Lei 13.475/17.
	A117.5 [Reservado]	
	A117.7 Base Contratual	Inclusão do título da seção.
	(a) Deve ser fornecido pelo operador transporte gratuito aos tripulantes sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto situado a mais de 50 (cinquenta) quilômetros de distância do aeroporto definido como base contratual.	Alinhamento com o Art. 25 da Lei 13.475/17.
	(1) O tempo de deslocamento entre o aeroporto definido como base contratual e o aeroporto designado para o início do voo deve ser computado na jornada.	Alinhamento com o § 1º do Art. 25 da Lei 13.475/17.
	(2) No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e situado a mais de 50 (cinquenta) quilômetros de distância, a jornada deve ser encerrada conforme o disposto no parágrafo 117.3(n)(4), e o repouso mínimo regulamentar deve ser acrescido de, no mínimo, 2 (duas) horas.	Alinhamento com o § 2º do Art. 25 da Lei 13.475/17.
	(b) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	Alinhamento com o Inciso I do Art. 75 da Lei 13.475/17.
	A117.9 Escala de Serviço	Inclusão do título da seção.
	(a) A prestação de serviço do tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1), respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, deve ser determinada por meio de:	Alinhamento com o Art. 26 da Lei 13.475/17.
	(1) escala, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) 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;	Alinhamento com o Inciso I do Art. 26 da Lei 13.475/17.
	(2) escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.	Alinhamento com o Inciso II do Art. 26 da Lei 13.475/17.
	(3) Os limites previstos no parágrafo (a)(1) desta seção podem ser alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 3º do Art. 26 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 3º do Art. 26 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – Nos casos em que a escala trouxer limites diferentes aos previstos no parágrafo (a)(1), ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei nº 13.475/2017 pode determinar que essas disposições constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa
	(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.	Alinhamento com o § 1º do Art. 26 da Lei 13.475/17.
	(c) Para voos exclusivamente cargueiros, é autorizada a divulgação de 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 7 (sete) dias, para as semanas subsequentes.	Alinhamento com o § 2º do Art. 26 da Lei 13.475/17.
	(d) A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2), 117.1(b)(3), 117.1(b)(5) e 117.1(b)(6), respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, deve ser feita por meio de:	Alinhamento com o Art. 27 da Lei 13.475/17.
	(1) 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;	Alinhamento com o Inciso I do Art. 27 da Lei 13.475/17.
	(2) escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.	Alinhamento com o Inciso II do Art. 27 da Lei 13.475/17.
	(3) Outros critérios para a determinação da prestação de serviço dos tripulantes podem ser adotados, desde que tais critérios estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC.	Alinhamento com o § único do Art. 27 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § único do Art. 27 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.

	(e) O parágrafo A117.9(d) não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	Alinhamento com o Inciso II do Art. 75 da Lei 13.475/17.															
	A117.11 Acomodações para Descanso a Bordo de Aeronave	Inclusão do título da seção.															
(c) Conforme definido no art. 29 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, os limites de jornada, tempo de voo e número de pousos para uma tripulação composta serão aplicáveis desde que a acomodação a bordo da aeronave seja pelo menos classe 2.	(a) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação composta, descanso a bordo da aeronave, em acomodação pelo menos Classe 2.	Alinhamento com o Caput do Art. 29 da Lei 13.475/17.															
	(1) Aos tripulantes realizando voos em tripulação composta deve ser assegurado número de acomodações (pelo menos Classe 2) para descanso a bordo igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples.	Alinhamento com o § 1º do Art. 29 da Lei 13.475/17. Estabelece o entendimento do que seja “acomodação adequada” para utilização de tripulação composta, como requerido por este artigo.															
(d) Conforme definido no art. 29 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, os limites de jornada, tempo de voo e número de pousos para uma tripulação de revezamento serão aplicáveis desde que a acomodação a bordo da aeronave seja classe 1.	(b) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação de revezamento, descanso a bordo da aeronave, em acomodação pelo menos Classe 1.	Alinhamento com o Caput do Art. 29 da Lei 13.475/17.															
	(1) Aos tripulantes realizando voos em tripulação de revezamento deve ser assegurado número de acomodações (pelo menos Classe 1) para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes.	Alinhamento com o § 1º do Art. 29 da Lei 13.475/17. Estabelece o entendimento do que seja “acomodação adequada” para utilização de tripulação composta, como requerido por este artigo.															
	A117.13 Limites de Voos e de Pousos	Inclusão do título da seção.															
	Limites de voo e de pousos																
	(a) Aos tripulantes empregados pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) são assegurados os limites de horas de voo e de pousos em uma mesma jornada da Tabela A.1.	Alinhamento com o Art. 31 da Lei 13.475/17.															
	(1) O número de pousos para tripulações mínimas ou simples para todas as classes de aeronave, exceto helicópteros, pode ser aumentado em mais 1 (um), a critério do operador, acrescendo-se, nesse caso, 2 (duas) horas ao repouso que precede a jornada.	Alinhamento com o § 1º do Art. 31 da Lei 13.475/17.															
	(2) Não obstante o previsto no parágrafo (a)(1) desta seção, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, deve ser permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos para todos os tipos de tripulação, exceto para as tripulações de helicópteros.	Alinhamento com o § 2º do Art. 31 da Lei 13.475/17.															
	(3) Os tripulantes que operam aeronaves convencionais e turboélice podem ter o limite de pousos aumentado em mais 2 (dois) pousos no caso de tripulações mínimas ou simples.	Alinhamento com o § 3º do Art. 31 da Lei 13.475/17.															
	Tabela A.1: Limites de horas de voo e número máximo de pousos para um tripulante do parágrafo (a) desta seção em uma mesma jornada.	Alinhamento com os Incisos I até IV do Art 31 da Lei 13.475/17.															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Classe da Aeronave (vide definição no RBAC 01)</th> <th>Limites de horas de voo e número máximo de pousos para um tripulante do parágrafo (a) desta seção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mínima ou Simples</td> <td rowspan="3">Avião</td> <td>8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) pousos</td> </tr> <tr> <td>Composta</td> <td>11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) pousos</td> </tr> <tr> <td>Revezamento</td> <td>14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) pousos</td> </tr> <tr> <td>Todos os tipos</td> <td>Helicópteros</td> <td>7 (sete) horas sem limite de pousos</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC 01)	Limites de horas de voo e número máximo de pousos para um tripulante do parágrafo (a) desta seção	Mínima ou Simples	Avião	8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) pousos	Composta	11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) pousos	Revezamento	14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) pousos	Todos os tipos	Helicópteros	7 (sete) horas sem limite de pousos	Alinhamento com os Incisos I até IV do Art 31 da Lei 13.475/17.		
Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC 01)	Limites de horas de voo e número máximo de pousos para um tripulante do parágrafo (a) desta seção															
Mínima ou Simples	Avião	8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) pousos															
Composta		11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) pousos															
Revezamento		14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) pousos															
Todos os tipos	Helicópteros	7 (sete) horas sem limite de pousos															
	(b) Aos tripulantes empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) são assegurados os limites de horas de voo em uma mesma jornada da Tabela A.2.	Alinhamento com o Art. 32 da Lei 13.475/17.															
	(1) Aos tripulantes referidos neste parágrafo não são assegurados limites de pousos em uma mesma jornada.	Alinhamento com o § 1º do Art. 32 da Lei 13.475/17.															
	(2) Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(4) podem ter os limites de horas de voo em uma mesma jornada alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 2º do Art. 32 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 2º do Art. 32 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.															
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.															
	Tabela A.2: Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção em uma mesma jornada.	Alinhamento com os Incisos I até IV do Art 32 da Lei 13.475/17.															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Classe da Aeronave (vide definição no RBAC nº 01)</th> <th>Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mínima ou Simples</td> <td rowspan="3">Todas as classes, exceto helicópteros</td> <td>9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo</td> </tr> <tr> <td>Composta</td> <td>12 (doze) horas de voo</td> </tr> <tr> <td>Revezamento</td> <td>16 (dezesseis) horas de voo</td> </tr> <tr> <td>Todos os tipos</td> <td>Helicópteros</td> <td>8 (oito) horas de voo</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC nº 01)	Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção	Mínima ou Simples	Todas as classes, exceto helicópteros	9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo	Composta	12 (doze) horas de voo	Revezamento	16 (dezesseis) horas de voo	Todos os tipos	Helicópteros	8 (oito) horas de voo	Alinhamento com os Incisos I até IV do Art 32 da Lei 13.475/17.		
Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC nº 01)	Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção															
Mínima ou Simples	Todas as classes, exceto helicópteros	9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo															
Composta		12 (doze) horas de voo															
Revezamento		16 (dezesseis) horas de voo															
Todos os tipos	Helicópteros	8 (oito) horas de voo															
	Limites mensais e anuais de horas de voo																
	(c) Aos tripulantes são assegurados os limites mensais e anuais de horas de voo da Tabela A.3.	Alinhamento com o Art. 33 da Lei 13.475/17.															
	(1) Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.	Alinhamento com o § 1º do Art. 33 da Lei 13.475/17.															
	(2) Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(4), podem ter os limites de horas de voo mensais e anuais alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 2º do Art. 33 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 2º do Art. 33 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.															
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de horas de voo mensais e anuais diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.															
	Tabela A.3: Limites mensais e anuais de horas de voo.	Alinhamento com os Incisos I até IV do Art 33 da Lei 13.475/17.															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Aeronave</th> <th>Limite de Horas de Voo Mensais</th> <th>Limite de Horas de Voo Anuais</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aviões a Jato</td> <td>80 (oitenta)</td> <td>800 (oitocentas)</td> </tr> <tr> <td>Aviões Turboélice</td> <td>85 (oitenta e cinco)</td> <td>850 (oitocentas e cinquenta)</td> </tr> <tr> <td>Aviões Convencionais</td> <td>100 (cem)</td> <td>960 (novecentas e sessenta)</td> </tr> <tr> <td>Helicópteros</td> <td>90 (noventa)</td> <td>930 (novecentas e trinta)</td> </tr> </tbody> </table>	Aeronave	Limite de Horas de Voo Mensais	Limite de Horas de Voo Anuais	Aviões a Jato	80 (oitenta)	800 (oitocentas)	Aviões Turboélice	85 (oitenta e cinco)	850 (oitocentas e cinquenta)	Aviões Convencionais	100 (cem)	960 (novecentas e sessenta)	Helicópteros	90 (noventa)	930 (novecentas e trinta)	Alinhamento com os Incisos I até IV do Art 33 da Lei 13.475/17.
Aeronave	Limite de Horas de Voo Mensais	Limite de Horas de Voo Anuais															
Aviões a Jato	80 (oitenta)	800 (oitocentas)															
Aviões Turboélice	85 (oitenta e cinco)	850 (oitocentas e cinquenta)															
Aviões Convencionais	100 (cem)	960 (novecentas e sessenta)															
Helicópteros	90 (noventa)	930 (novecentas e trinta)															
	Tripulante extra a serviço																

	(d) O trabalho realizado como tripulante extra a serviço deve ser computado para os limites da jornada diária, semanal e mensal, não sendo considerado para o cômputo dos limites de horas de voo previstos nos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção.	Alinhamento com o Art. 34 da Lei 13.475/17.								
	A117.15 Limites da Jornada	Inclusão do título da seção.								
	Limites de jornada									
	(a) Aos tripulantes empregados pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) são assegurados os limites de jornada Tabela A.4.	Alinhamento com o Art. 36 da Lei 13.475/17.								
	(1) Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(1) que também exerçam atividades administrativas, podem ter seus limites de jornada alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 5º do Art. 41 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 5º do Art. 41 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.								
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de jornada diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC	Inserida nota explicativa.								
	Tabela A.4: Limites de jornada dos tripulantes do parágrafo (a) desta seção.	Alinhamento com os Incisos I até IV do Art. 36 da Lei 13.475/17.								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (a)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mínima ou Simples</td> <td>9 (nove) horas</td> </tr> <tr> <td>Composta</td> <td>12 (doze) horas</td> </tr> <tr> <td>Revezamento</td> <td>16 (dezesseis) horas</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (a)	Mínima ou Simples	9 (nove) horas	Composta	12 (doze) horas	Revezamento	16 (dezesseis) horas	Alinhamento com os Incisos I até IV do Art. 36 da Lei 13.475/17.
Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (a)									
Mínima ou Simples	9 (nove) horas									
Composta	12 (doze) horas									
Revezamento	16 (dezesseis) horas									
	(b) Aos tripulantes empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) são assegurados os limites de jornada da Tabela A.5.	Alinhamento com o Art. 37 da Lei 13.475/17.								
	(1) Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(4), podem ter os limites de jornada alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § único do Art. 37 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § único do Art. 37 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.								
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de jornada diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC	Inserida nota explicativa.								
	Tabela A.5: Limites de jornada dos tripulantes do parágrafo (b) desta seção.	Alinhamento com os Incisos I até III do Art. 37 da Lei 13.475/17.								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (b)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mínima ou Simples</td> <td>11 (onze) horas</td> </tr> <tr> <td>Composta</td> <td>14 (catorze) horas</td> </tr> <tr> <td>Revezamento</td> <td>18 (dezoito) horas</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (b)	Mínima ou Simples	11 (onze) horas	Composta	14 (catorze) horas	Revezamento	18 (dezoito) horas	Alinhamento com os Incisos I até III do Art. 37 da Lei 13.475/17.
Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (b)									
Mínima ou Simples	11 (onze) horas									
Composta	14 (catorze) horas									
Revezamento	18 (dezoito) horas									
	Interrupção de jornada									
	(c) Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2), 117.1(b)(3), 117.1(b)(4) e 117.1(b)(6), quando compoem tripulação mínima ou simples, podem ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:	Alinhamento com o Art. 38 da Lei 13.475/17.								
	(1) quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas, e for proporcionado pelo operador local para descanso separado do público e com controle de temperatura e luminosidade;	Alinhamento com o Inciso I do Art. 38 da Lei 13.475/17.								
	(2) quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 6 (seis) horas e inferior a 10 (dez) horas consecutivas, e forem proporcionados pelo operador quartos individuais com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle de temperatura e luminosidade.	Alinhamento com o Inciso II do Art. 38 da Lei 13.475/17.								
	(d) A condição prevista no parágrafo A117.15(c) deve ser consignada no diário de bordo da aeronave, com assinatura do comandante.	Alinhamento com o § único do Art. 38 da Lei 13.475/17.								
	Redutor noturno									
	(e) A hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, deve ser computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.	Alinhamento com o Art. 39 da Lei 13.475/17.								
	(1) Para efeitos deste Apêndice, considera-se noturno:	Alinhamento com o § único do Art. 39 da Lei 13.475/17.								
	(i) o trabalho executado em terra entre as 22 (vinte e duas) horas de um dia e as 5 (cinco) horas do dia seguinte, considerado o horário local;	Alinhamento com o Inciso I do Art. 39 da Lei 13.475/17.								
	(ii) o período de tempo de voo realizado entre as 18 (dezoito) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.	Alinhamento com o Inciso II do Art. 39 da Lei 13.475/17.								
	Ampliação dos limites de jornada									
	(f) Os limites da jornada podem ser ampliados em 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, nos seguintes casos:	Alinhamento com o Art. 40 da Lei 13.475/17.								
	(1) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros; ou	Alinhamento com os Incisos II e III do Art. 40 da Lei 13.475/17.								
	(2) ocorrência de circunstâncias operacionais imprevistas, como definido no parágrafo 117.3(d)-I.	Alinhamento com o § único do Art. 40 da Lei 13.475/17.								
	(g) Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho prevista no parágrafo A117.15(f) deve ser comunicada, em no máximo 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, pelo comandante ao operador, que, no prazo de 15 (quinze) dias, comunicará à ANAC.	Alinhamento com o § único do Art. 40 da Lei 13.475/17.								
	Duração do trabalho do tripulante e limites acumulados de jornada									
	(h) A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:	Alinhamento com o Art. 41 da Lei 13.475/17.								
	(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	Alinhamento com o Inciso I do Art. 41 da Lei 13.475/17.								
	(2) reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso;	Alinhamento com o Inciso II do Art. 41 da Lei 13.475/17.								

	(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	Alinhamento com o Inciso III do Art. 41 da Lei 13.475/17.
	(4) adestramento em dispositivo de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões;	Alinhamento com o Inciso IV do Art. 41 da Lei 13.475/17.
	(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	Alinhamento com o Inciso V do Art. 41 da Lei 13.475/17.
	(i) O limite semanal de trabalho previsto no parágrafo (h) desta seção pode ser alterado, desde que esteja contido no manual do operador e seja previamente aprovado pela ANAC, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a extrapolação do limite mensal de 176 (cento e setenta e seis) horas. O operador deve demonstrar à ANAC que os limites semanais de trabalho alterados são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 1º do Art. 41 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 1º do Art. 41 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de trabalho diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC	Inserida nota explicativa.
	Operação fora de base	
	(j) Os tripulantes empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) têm como período máximo de trabalho consecutivo 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela.	Alinhamento com o § 2º do Art. 41 da Lei 13.475/17.
	(k) Para os tripulantes empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6), o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não pode exceder a 17 (dezesete) dias.	Alinhamento com o § 3º do Art. 41 da Lei 13.475/17.
	(1) Quando prestarem serviço fora da base contratual por período superior a 6 (seis) dias, os tripulantes referidos neste parágrafo têm, no retorno, folgas correspondentes a, no mínimo, o número de dias fora da base contratual menos 2 (dois) dias.	Alinhamento com o § 4º do Art. 41 da Lei 13.475/17.
	Exceção para operação agrícola	
	(l) Os limites contidos nos parágrafos (h), (i), (j) e (k) desta seção não se aplicam aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(4), que podem ter os referidos limites reduzidos ou ampliados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 6º do Art. 41 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 6º do Art. 41 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de trabalho diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
	Limites de operação na madrugada	
	(m) Deve ser observado o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, e o de 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante.	Alinhamento com o Art. 42 da Lei 13.475/17.
	(1) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira madrugada consecutiva desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual e encerrando sua jornada, vedada, nessa hipótese, a escalção do tripulante para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada.	Alinhamento com o § 1º do Art. 42 da Lei 13.475/17.
	(2) Sempre que for disponibilizado ao tripulante período mínimo de 48 (quarenta e oito) horas livre de qualquer atividade, pode ser iniciada a contagem de novo período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas referido no caput deste parágrafo.	Alinhamento com o § 2º do Art. 42 da Lei 13.475/17.
	(3) Os limites previstos neste parágrafo podem ser reduzidos ou ampliados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 3º do Art. 42 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 3º do Art. 42 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
	A117.17 Sobreaviso	Inclusão do título da seção.
	(a) O período de sobreaviso não pode ser inferior a 3 (três) horas e não pode exceder 12 (doze) horas. O tripulante em sobreaviso deve apresentar-se no aeroporto ou em outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa.	Alinhamento com o Caput do Art. 43 da Lei 13.475/17.
	(b) Em município ou conurbação com 2 (dois) ou mais aeroportos, o tripulante designado para aeroporto diferente da base contratual terá prazo de 150 (cento e cinquenta) minutos para a apresentação, após receber comunicação para o início de nova tarefa.	Alinhamento com o § 1º do Art. 43 da Lei 13.475/17.
	(c) Caso o tripulante não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de 8 (oito) horas deve ser respeitado antes do início de nova tarefa.	Alinhamento com o § 4º do Art. 43 da Lei 13.475/17.
	(d) O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início até o início do deslocamento caso o tripulante seja acionado para nova tarefa, não pode ser superior a 12 (doze) horas.	Alinhamento com o § 5º do Art. 43 da Lei 13.475/17.
	(e) No período de 12 (doze) horas previsto no parágrafo A117.17(d), não devem ser computados os períodos de deslocamento de 90 (noventa) ou 150 (cento e cinquenta) minutos previstos nesta seção.	Alinhamento com o § 6º do Art. 43 da Lei 13.475/17.
	(f) O tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) tem a quantidade de sobreavisos limitada a 8 (oito) mensais, podendo ser reduzida ou ampliada desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 7º do Art. 43 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 7º do Art. 43 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
	(g) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	Alinhamento com o Inciso II do Art. 75 da Lei 13.475/17.
	A117.19 Reserva	Inclusão do título da seção.
	(a) A reserva do tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) tem duração mínima de 3 (três) horas e máxima de 6 (seis) horas.	Alinhamento com o § 2º do Art. 44 da Lei 13.475/17.

	(b) A reserva do tripulante empregado pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2), 117.1(b)(3), 117.1(b)(5) e 117.1(b)(6) tem duração mínima de 3 (três) horas e máxima de 10 (dez) horas.	Alinhamento com o § 3º do Art. 44 da Lei 13.475/17.
	(c) Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o operador deve assegurar ao tripulante acomodação para reserva, conforme estabelecido no parágrafo 117.3(b)(2).	Alinhamento com o §§ 4º e 5º do Art. 44 da Lei 13.475/17.
	(d) Os limites previstos nesta seção podem ser reduzidos ou ampliados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 7º do Art. 44 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 7º do Art. 44 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
	(e) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	Alinhamento com o Inciso II do Art. 75 da Lei 13.475/17.
	A117.21 Viagens	Inclusão do título da seção.
	(a) O tripulante pode cumprir uma combinação de voos, passando por sua base contratual sem ser dispensado do serviço, desde que a programação obedeça à escala previamente publicada.	Alinhamento com o § 2º do Art. 45 da Lei 13.475/17.
	(b) O operador pode exigir do tripulante complementação de voo, quando fora da base contratual, para atender à realização de serviços inadiáveis.	Alinhamento com o § 3º do Art. 45 da Lei 13.475/17.
	(c) O operador não pode exigir do tripulante complementação de voo ou qualquer outra atividade ao final da viagem, por ocasião do retorno à base contratual, sendo facultada ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade em caso de recusa.	Alinhamento com o § 4º do Art. 45 da Lei 13.475/17.
	(d) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	Alinhamento com o Inciso II do Art. 75 da Lei 13.475/17.
	A117.23 Períodos de Repouso	Inclusão do título da seção.
	(a) É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso e transporte entre o aeroporto e o local de repouso, e vice-versa.	Alinhamento com o Art. 47 da Lei 13.475/17.
	(1) Quando o custeio do transporte e da hospedagem for ressarcido pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) aos tripulantes, estes ficam responsáveis por assegurar acomodações para repouso.	Alinhamento com o § 1º do Art. 47 da Lei 13.475/17.
	(2) Entende-se por acomodação adequada para repouso aquela estabelecida no parágrafo 117.3(b)(3).	Alinhamento com o § 3º do Art. 47 da Lei 13.475/17.
	(3) Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir da colocação de transporte à disposição da tripulação.	Alinhamento com o § 4º do Art. 47 da Lei 13.475/17. Esclarecer em IS como é contado o tempo de transporte da tripulação entre o aeroporto e o hotel e vice-versa. Ver também o parágrafo B117.21(a)(3) para um melhor entendimento do que significa colocar o transporte à disposição da tripulação.
	(b) O tempo mínimo de repouso tem duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:	Alinhamento com o Art. 48 da Lei 13.475/17.
	(1) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;	Alinhamento com o Inciso I do Art. 48 da Lei 13.475/17.
	(2) 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas;	Alinhamento com o Inciso II do Art. 48 da Lei 13.475/17.
	(3) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.	Alinhamento com o Inciso III do Art. 48 da Lei 13.475/17.
	(c) Os limites previstos nesta seção podem ser alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § único do Art. 48 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § único do Art. 48 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
	(d) Quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante tem, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por cada fuso cruzado.	Alinhamento com o Art. 49 da Lei 13.475/17. Interpretação: diferença máxima absoluta entre o maior fuso a leste e o maior fuso a oeste, mesmo que nenhum dois coincida com o da base (colocar exemplos na IS).
	A117.25 Folga Periódica	Inclusão do título da seção.
	(a) Salvo o previsto nos parágrafos A117.15(i) e A117.15(j) desse Apêndice, a folga deve ter início, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contada a partir da apresentação do tripulante, observados os limites da duração da jornada e do repouso.	Alinhamento com o § 1º do Art. 50 da Lei 13.475/17.
	(b) Os períodos de repouso mínimo regulamentar devem estar contidos nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas previstos no parágrafo A117.25(a).	Alinhamento com o § 2º do Art. 50 da Lei 13.475/17.
	(c) No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto no parágrafo (a) desta seção pode ser ampliado em 36 (trinta e seis) horas, ficando o operador obrigado a conceder ao tripulante mais 2 (dois) períodos de folga no mesmo mês em que o voo for realizado, além das folgas previstas nos parágrafos (e) e (f) desta seção.	Alinhamento com o § 3º do Art. 50 da Lei 13.475/17.
	(d) Os limites previstos nos parágrafos (a) e (b) desta seção podem ser alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § 4º do Art. 50 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § 4º do Art. 50 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
	Número mensal de folgas	
	(e) O tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) tem um número mensal de folgas não inferior a 10 (dez).	Alinhamento com o Art. 51 da Lei 13.475/17.
	(1) O número mensal de folgas previsto neste parágrafo pode ser reduzido até 9 (nove).	Alinhamento com o § 1º do Art. 51 da Lei 13.475/17.
	(2) Quando o tripulante concorrer parcialmente à escala de serviço do mês, por motivo de férias ou afastamento, aplicar-se-á a proporcionalidade do número de dias trabalhados ao número de folgas a serem concedidas, com aproximação para o inteiro superior.	Alinhamento com o § 2º do Art. 51 da Lei 13.475/17.

	(f) O tripulante empregado pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) tem número de folgas mensal não inferior a 8 (oito), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos.	Alinhamento com o Art. 52 da Lei 13.475/17.
	(1) O tripulante empregado nos serviços aéreos previstos no parágrafo 117.1(b)(4), pode ter os limites previstos neste parágrafo alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	Alinhamento com o § único do Art. 53 da Lei 13.475/17. Estabelecido o parâmetro que deve ser observado pelos ACT e CCT, conforme requerido pelo § único do Art. 53 da Lei 13.475/17. Não foi feita referência ao ACT ou ao CCT, uma vez que a ANAC não possui competência legal para tratar desses documentos.
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	
	Miscelânea sobre folgas	
	(g) A folga só tem início após a conclusão do repouso da jornada, e seus horários de início e término são definidos em escala previamente publicada.	Alinhamento com o Art. 53 da Lei 13.475/17.
	(h) Quando o tripulante for designado para curso fora da base contratual, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo o operador assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base contratual.	Alinhamento com o Art. 54 da Lei 13.475/17.
	(1) A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.	Alinhamento com o Parágrafo único do Art. 54 da Lei 13.475/17.

Minuta para Consulta Pública

Apêndice B

APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.																																																									
	B117.1 Aplicabilidade	Inclusão do título da seção.																																																									
	(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos que operem segundo o parágrafo 117.11(a)(2) 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.	Alinhamento com o parágrafo 117. 11(a)(2) e a seção 117.61.																																																									
(a) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos da referida Lei, abaixo especificados:	(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 na referida Lei e, adicionalmente, nas seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes das seções e parágrafos correspondentes Apêndice A desse Regulamento, abaixo especificados:	Renumeração do parágrafo. Inclusão de referência ao Apêndice A do RBAC 117.																																																									
(1) Art. 31;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(2) Art. 32;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(3) Art. 33;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(4) Art. 34;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(5) Art. 35;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(6) Art. 36;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(7) Art. 37;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(8) Art. 38;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(9) Art. 39;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(10) Art. 40;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(11) Art. 41, exceto § 1º;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(12) Art. 42;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(13) Art. 46;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(14) Art. 47, caput, § 1º, § 3º, § 4º;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(15) Art. 48;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(16) Art. 49;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																									
(17) Art. 80.		Este artigo perdeu a validade.																																																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>B117.1</td></tr> <tr><td>A117.15(e)</td><td>B117.3</td></tr> <tr><td>-</td><td>B117.5</td></tr> <tr><td>A117.13(a)</td><td rowspan="2">B117.7</td></tr> <tr><td>A117.13(b)</td></tr> <tr><td>A117.15(a)</td><td rowspan="2">B117.9</td></tr> <tr><td>A117.15(b)</td></tr> <tr><td>A117.13(a)</td><td rowspan="2">B117.11</td></tr> <tr><td>A117.13(b)</td></tr> <tr><td>A117.15(a)</td><td rowspan="2">B117.13</td></tr> <tr><td>A117.15(b)</td></tr> <tr><td>-</td><td>B117.15</td></tr> <tr><td>-</td><td>B117.17(a)</td></tr> <tr><td>A117.15(f)</td><td>B117.17(b)</td></tr> <tr><td>A117.15(g)</td><td>B117.17(c)</td></tr> <tr><td>-</td><td>B117.17(d)</td></tr> <tr><td>-</td><td>B117.17(e)</td></tr> <tr><td>A117.17</td><td rowspan="2">B117.19</td></tr> <tr><td>A117.19</td></tr> <tr><td>A117.23(b)</td><td>B117.23(a)</td></tr> <tr><td>A117.23(d)</td><td>B117.23(b)</td></tr> <tr><td>-</td><td>B117.23(c)</td></tr> <tr><td>-</td><td>B117.23(d)</td></tr> <tr><td>A117.25</td><td>B117.23(e)</td></tr> <tr><td>[exceto A117.25(e)]</td><td>B117.23(f)</td></tr> <tr><td>A117.13(c)</td><td>B117.25</td></tr> <tr><td>A117.15(h)</td><td>B117.27</td></tr> <tr><td>A117.15(i)</td><td>B117.29</td></tr> <tr><td>A117.15(m)</td><td>B117.29</td></tr> <tr><td>-</td><td>B117.31</td></tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice B	-	B117.1	A117.15(e)	B117.3	-	B117.5	A117.13(a)	B117.7	A117.13(b)	A117.15(a)	B117.9	A117.15(b)	A117.13(a)	B117.11	A117.13(b)	A117.15(a)	B117.13	A117.15(b)	-	B117.15	-	B117.17(a)	A117.15(f)	B117.17(b)	A117.15(g)	B117.17(c)	-	B117.17(d)	-	B117.17(e)	A117.17	B117.19	A117.19	A117.23(b)	B117.23(a)	A117.23(d)	B117.23(b)	-	B117.23(c)	-	B117.23(d)	A117.25	B117.23(e)	[exceto A117.25(e)]	B117.23(f)	A117.13(c)	B117.25	A117.15(h)	B117.27	A117.15(i)	B117.29	A117.15(m)	B117.29	-	B117.31	Caso um dispositivo do RBAC 117 não esteja relacionado nesta tabela, como substituído pelo requisito do Apêndice B, ele deve ser cumprido.
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice B																																																										
-	B117.1																																																										
A117.15(e)	B117.3																																																										
-	B117.5																																																										
A117.13(a)	B117.7																																																										
A117.13(b)																																																											
A117.15(a)	B117.9																																																										
A117.15(b)																																																											
A117.13(a)	B117.11																																																										
A117.13(b)																																																											
A117.15(a)	B117.13																																																										
A117.15(b)																																																											
-	B117.15																																																										
-	B117.17(a)																																																										
A117.15(f)	B117.17(b)																																																										
A117.15(g)	B117.17(c)																																																										
-	B117.17(d)																																																										
-	B117.17(e)																																																										
A117.17	B117.19																																																										
A117.19																																																											
A117.23(b)	B117.23(a)																																																										
A117.23(d)	B117.23(b)																																																										
-	B117.23(c)																																																										
-	B117.23(d)																																																										
A117.25	B117.23(e)																																																										
[exceto A117.25(e)]	B117.23(f)																																																										
A117.13(c)	B117.25																																																										
A117.15(h)	B117.27																																																										
A117.15(i)	B117.29																																																										
A117.15(m)	B117.29																																																										
-	B117.31																																																										
	B117.3 Redutor noturno	Inclusão do título da seção.																																																									
(b) Todas as horas especificadas nas tabelas B.1, B.2 e B.3 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no art. 39 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(a) Todas as horas especificadas nas tabelas B.1, B.2 e B.3 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no Parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.	Renumeração do parágrafo. Inclusão de referência ao Apêndice A do RBAC 117. Exclusão da referência à Lei nº 13.475/17																																																									
	B117.5 Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva	Inclusão do título da seção.																																																									
(c) Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva. Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	Renumeração do parágrafo.																																																									
(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;																																																										
(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou																																																										
(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.																																																										

<p align="center">APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS</p>	<p align="center">APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)</p>	<p>Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.</p>																																																																																																										
<p>(d) Limites de jornada e de tempo de voo para um tripulante aclimatado.</p>	<p>B117.7 Limites de jornada e de tempo de voo para um tripulante aclimatado</p>																																																																																																											
<p>(1) Sujeito ao parágrafo (f) deste Apêndice, um tripulante aclimatado não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que ele faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com o parágrafo (g) deste Apêndice.</p>	<p>(a) Sujeito à seção B117.11 deste Apêndice, um tripulante aclimatado não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que ele faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção B117.13 deste Apêndice.</p>	<p>Padronização de citação de parágrafo.</p>																																																																																																										
<p>(2) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com o parágrafo (g) deste Apêndice.</p>	<p>(b) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção B117.13 deste Apêndice.</p>	<p>Padronização de citação de parágrafo.</p>																																																																																																										
<p>(3) Para aplicar a Tabela B.1, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.</p>	<p>(c) Para aplicar a Tabela B.1, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.</p>																																																																																																											
<p>Tabela B.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de tripulação mínima ou simples aclimatado, de acordo com o número de etapas a serem voadas e a hora aclimatada referente ao início da jornada.</p>	<p>Tabela B.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de tripulação mínima ou simples aclimatado, de acordo com o número de etapas a serem voadas e a hora aclimatada referente ao início da jornada.</p>																																																																																																											
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="5">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3-4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>07:00-07:59</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>08:00-11:59</td> <td>13 (10)</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> </tr> <tr> <td>12:00-13:59</td> <td>12 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>14:00-15:59</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>16:00-17:59</td> <td>10 (8)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>18:00-05:59</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> </tr> </tbody> </table>	Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)					1-2	3-4	5	6	7+	06:00-06:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	07:00-07:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	08:00-11:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	12:00-13:59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	14:00-15:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	16:00-17:59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	18:00-05:59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="5">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3-4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06h00-06h59</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>07h00-07h59</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>08h00-11h59</td> <td>13 (10)</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> </tr> <tr> <td>12h00-13h59</td> <td>12 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>14h00-15h59</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>16h00-17h59</td> <td>10 (8)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>18h00-05h59</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> </tr> </tbody> </table>	Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)					1-2	3-4	5	6	7+	06h00-06h59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	07h00-07h59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	08h00-11h59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	12h00-13h59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	14h00-15h59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	16h00-17h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	18h00-05h59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)	<p>Correção da forma de apresentação das horas.</p>
Hora aclimatada referente ao início da jornada		Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)																																																																																																										
	1-2	3-4	5	6	7+																																																																																																							
06:00-06:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
07:00-07:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																							
08:00-11:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)																																																																																																							
12:00-13:59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																							
14:00-15:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
16:00-17:59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
18:00-05:59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)																																																																																																							
Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)																																																																																																											
	1-2	3-4	5	6	7+																																																																																																							
06h00-06h59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
07h00-07h59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																							
08h00-11h59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)																																																																																																							
12h00-13h59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																							
14h00-15h59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
16h00-17h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
18h00-05h59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)																																																																																																							
	<p>Nota – Nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores a 12 horas com tripulação simples, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.</p>	<p>Inclusão da nota para deixar mais claro que jornadas com tripulação simples superiores a 12 horas de duração depende de prévia celebração de ACT ou CCT com o SNA, conforme previsto no § 3º do Art. 19 da Lei 13.475/17. Isto deve ser demonstrado à ANAC antes da concessão desses valores de duração de jornada. Caso isso não ocorra, o manual do GRF do operador deve apresentar uma duração máxima de jornada de 12 horas para a faixa de horário de 08h00 até 11h00, nas colunas de 1 até 4 etapas.</p>																																																																																																										
<p>(e) Limites de jornada para um tripulante em estado desconhecido de aclimação.</p>	<p>B117.9 Limites de jornada para um tripulante em estado desconhecido de aclimação</p>																																																																																																											
<p>(1) Para calcular os limites máximos de jornada de um tripulante em estado desconhecido de aclimação, deve-se diminuir em 1 hora os valores constantes da Tabela B.1 ou das Tabelas B.2 e B.3 deste Apêndice, conforme aplicável.</p>	<p>(a) Para calcular os limites máximos de jornada de um tripulante em estado desconhecido de aclimação, deve-se diminuir em 1 hora os valores constantes da Tabela B.1 ou das Tabelas B.2 e B.3 deste Apêndice, conforme aplicável.</p>																																																																																																											
<p>(2) O horário de início da jornada a ser considerado deve corresponder ao do local onde o tripulante esteve por último aclimatado.</p>	<p>(b) O horário de início da jornada a ser considerado deve corresponder ao do local onde o tripulante esteve por último aclimatado.</p>																																																																																																											
<p>(3) Quando em estado desconhecido de aclimação, um tripulante só pode ser designado para, no máximo, 2 (duas) jornadas consecutivas. Após, o tripulante deve passar por um período de adaptação suficiente para se tornar aclimatado novamente, conforme o parágrafo 117.5 (e) deste Regulamento.</p>	<p>(c) Quando em estado desconhecido de aclimação, um tripulante só pode ser designado para, no máximo, 2 (duas) jornadas consecutivas. Após, o tripulante deve passar por um período de adaptação suficiente para se tornar aclimatado novamente, conforme o parágrafo 117.5(e) deste Regulamento.</p>																																																																																																											
<p>(f) Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples.</p>	<p>B117.11 Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples</p>																																																																																																											
<p>(1) Sujeito aos parágrafos 117.19 (j) deste Regulamento e (f)(3) deste Apêndice, o limite de uma jornada fora da base contratual para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, se:</p>	<p>(a) Sujeito ao parágrafo (c) desta seção, o limite de uma jornada fora da base contratual para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, se:</p>	<p>Padronização de citação de parágrafo.</p>																																																																																																										
<p>(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;</p>	<p>(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora aclimatada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;</p>	<p>Melhoria do texto, usando a definição de hora aclimatada.</p>																																																																																																										
<p>(ii) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou</p>	<p>(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora aclimatada), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou</p>	<p>Melhoria do texto, usando a definição de hora aclimatada.</p>																																																																																																										
<p>(iii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.</p>	<p>(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.</p>																																																																																																											
<p>(2) Sujeito aos parágrafos 117.19 (j) deste Regulamento e (f)(3) deste Apêndice, o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135, se:</p>	<p>(b) Sujeito aos parágrafos 117.19(j) deste Regulamento e (c) desta seção, o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135, se:</p>	<p>Padronização de citação de parágrafo.</p>																																																																																																										
<p>(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;</p>	<p>(4) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora aclimatada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;</p>	<p>Melhoria do texto, usando a definição de hora aclimatada.</p>																																																																																																										
<p>(ii) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou</p>	<p>(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora aclimatada), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou</p>	<p>Melhoria do texto, usando a definição de hora aclimatada.</p>																																																																																																										
<p>(iii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.</p>	<p>(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.</p>																																																																																																											
<p>(3) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.</p>	<p>(c) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.</p>																																																																																																											
<p>(4) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada, tipo de acomodação oferecida pelo operador, e assinatura do piloto em comando.</p>	<p>(d) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada, tipo de acomodação oferecida pelo operador, e assinatura do piloto em comando.</p>																																																																																																											

<p align="center">APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS</p>	<p align="center">APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)</p>	<p>Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.</p>																																																																																																		
(5) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não são considerados os tempos necessários para atividades pós-voos, pré-voos e deslocamento até o local de descanso ou repouso, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.	(e) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não podem ser considerados os tempos necessários para atividades pós-voos, pré-voos 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.	Correção do tempo verbal. Melhoria do texto, esclarecendo que o tempo de deslocamento para a jornada interrompida deve ser contado tanto para a ida do aeroporto ao local de repouso quanto para o percurso de volta.																																																																																																		
(6) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos no parágrafo (l) deste Apêndice.	(f) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos na seção B117.23 deste Apêndice.	Padronização de citação de parágrafo.																																																																																																		
(7) Nas operações envolvendo tripulantes definidos no parágrafo 117.1 (b)(1) deste Regulamento, as jornadas interrompidas devem ser limitadas a uma a cada período de 168 horas consecutivas, não podendo ser precedidas ou sucedidas por repouso reduzido previsto nos parágrafos (l)(2) e (l)(4) deste Apêndice.	(g) Nas operações envolvendo tripulantes definidos no parágrafo 117.1 (b)(1) deste Regulamento, as jornadas interrompidas devem ser limitadas a uma a cada período de 168 horas consecutivas, não podendo ser precedidas ou sucedidas por repouso reduzido previsto nos parágrafos B 117.23(b) e (d) deste Apêndice.	Padronização de citação de parágrafo.																																																																																																		
(g) Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento.	B117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento																																																																																																			
(1) Sujeito às condições dos parágrafos (g)(2), (g)(3) e (g)(4), deste Apêndice, um tripulante aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento não pode ser designado para uma jornada ou tempo de voo maior do que o especificado nas Tabelas B.2 ou B.3, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada, a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação.	(a) Sujeito às condições dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, um tripulante aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento não pode ser designado para uma jornada ou tempo de voo maior do que o especificado nas Tabelas B.2 ou B.3, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada, a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação.	Padronização de citação de parágrafo.																																																																																																		
(2) Todos os tripulantes. Para o parágrafo (g)(1) desta seção, as seguintes disposições se aplicam:	(b) Todos os tripulantes. Para o parágrafo (a) desta seção, as seguintes disposições se aplicam:	Padronização de citação de parágrafo.																																																																																																		
(i) o manual do operador deve contemplar os procedimentos para operações com tripulação composta e de revezamento;	(1) o manual do operador deve contemplar os procedimentos para operações com tripulação composta e de revezamento;																																																																																																			
(ii) o período de descanso a bordo da aeronave deve ser planejado para o período de voo de cruzeiro;	(2) o período de descanso a bordo da aeronave deve ser planejado para o período de voo de cruzeiro;																																																																																																			
(iii) os horários de descanso a bordo dos tripulantes devem ser registrados no diário de bordo da aeronave.	(3) os horários de descanso a bordo dos tripulantes devem ser registrados no diário de bordo da aeronave.																																																																																																			
(3) Tripulantes de voo. Para o parágrafo (g)(1) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	(c) Tripulantes de voo. Para o parágrafo (a) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	Padronização de citação de parágrafo.																																																																																																		
(i) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	(1) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:																																																																																																			
(A) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	(i) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e																																																																																																			
(B) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o pouso final;	(ii) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o pouso final;																																																																																																			
(C) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	(iii) uma jornada deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”.																																																																																																		
(ii) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas:	(2) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas:																																																																																																			
(A) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de voo que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	(i) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de voo que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e																																																																																																			
(B) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 3 (três) horas consecutivas para cada tripulante de voo que estiver no controle da aeronave durante o pouso final;	(ii) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 3 (três) horas consecutivas para cada tripulante de voo que estiver no controle da aeronave durante o pouso final;																																																																																																			
(C) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo;	(iii) uma jornada deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo;	Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”.																																																																																																		
(4) Tripulantes de cabine. Para o parágrafo (g)(1) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	(d) Tripulantes de cabine. Para o parágrafo (a) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	Padronização de citação de parágrafo.																																																																																																		
(i) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	(1) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:																																																																																																			
(A) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante de cabine; e	(i) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante de cabine; e																																																																																																			
(B) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	(ii) uma jornada deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”.																																																																																																		
(ii) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas, então:	(2) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas, então:																																																																																																			
(A) o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de cabine;	(i) o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de cabine;																																																																																																			
(B) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo.	(ii) uma jornada deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo.	Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”.																																																																																																		
(5) Para aplicar as Tabelas B.2 ou B.3 para um tripulante aclimatado, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada referente ao início da jornada, então, escolher a classe de acomodação a bordo da aeronave e, dentro dessa classe, escolher o tipo de tripulação. A duração máxima da jornada, para um tripulante aclimatado, é o número imediatamente abaixo do tipo de tripulação escolhido, imediatamente abaixo da classe escolhida que corresponde à hora aclimatada referente ao início da jornada. O tempo máximo de voo referente ao tempo de aclimação escolhido é o número entre parênteses ao lado do período máximo de jornada.	(e) Para aplicar as Tabelas B.2 ou B.3 para um tripulante aclimatado, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada referente ao início da jornada, então, escolher a classe de acomodação a bordo da aeronave e, dentro dessa classe, escolher o tipo de tripulação. A duração máxima da jornada, para um tripulante aclimatado, é o número imediatamente abaixo do tipo de tripulação escolhido, imediatamente abaixo da classe escolhida que corresponde à hora aclimatada referente ao início da jornada. O tempo máximo de voo referente ao tempo de aclimação escolhido é o número entre parênteses ao lado do período máximo de jornada.																																																																																																			
Tabela B.2: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de voo aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	Tabela B.2: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de voo aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="7">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de voo</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Classe de acomodação</th> <th colspan="2">Classe 1</th> <th colspan="2">Classe 2</th> <th colspan="2">Classe 3</th> </tr> <tr> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> </tr> <tr> <td>07:00-13:59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>15 (13,5)</td> </tr> <tr> <td>14:00-17:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> </tr> <tr> <td>18:00-05:59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>12 (10,5)</td> <td>13 (11,5)</td> </tr> </tbody> </table>	Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de voo							Classe de acomodação	Classe 1		Classe 2		Classe 3		Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)	14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="7">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de voo</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Classe de acomodação</th> <th colspan="2">Classe 1</th> <th colspan="2">Classe 2</th> <th colspan="2">Classe 3</th> </tr> <tr> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06h00-06h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> </tr> <tr> <td>07h00-13h59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>15 (13,5)</td> </tr> <tr> <td>14h00-17h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> </tr> <tr> <td>18h00-05h59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>12 (10,5)</td> <td>13 (11,5)</td> </tr> </tbody> </table>	Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de voo							Classe de acomodação	Classe 1		Classe 2		Classe 3		Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)	14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	Correção da forma de apresentação das horas.
Hora aclimatada referente ao início da jornada		Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de voo																																																																																																		
		Classe de acomodação	Classe 1		Classe 2		Classe 3																																																																																													
	Composta		Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																													
06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																														
07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)																																																																																														
14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																														
18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)																																																																																														
Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de voo																																																																																																			
	Classe de acomodação	Classe 1		Classe 2		Classe 3																																																																																														
		Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																													
06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																														
07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)																																																																																														
14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																														
18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)																																																																																														
Tabela B.3: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de cabine aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	Tabela B.3: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de cabine aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.																																																																																																			

APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS						APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)						Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="5">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de cabine</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Classe de acomodação</th> <th colspan="2">Classe 1 ou Classe 2</th> <th>Classe 3</th> </tr> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07:00-13:59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14:00-17:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18:00-05:59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação		Classe 1 ou Classe 2		Classe 3	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)		14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="5">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de cabine</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Classe de acomodação</th> <th colspan="2">Classe 1 ou Classe 2</th> <th>Classe 3</th> </tr> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06h00-06h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07h00-13h59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14h00-17h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18h00-05h59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação		Classe 1 ou Classe 2		Classe 3	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)		14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		Correção da forma de apresentação das horas.
Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																											
	Classe de acomodação		Classe 1 ou Classe 2		Classe 3																																																																																							
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																							
06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																								
07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)																																																																																								
14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																								
18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																								
Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																											
	Classe de acomodação		Classe 1 ou Classe 2		Classe 3																																																																																							
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																							
06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																								
07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)																																																																																								
14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																								
18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																								
(h) Atraso no horário de apresentação.						B117.15 Atraso no horário de apresentação																																																																																						
(1) Em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados, o operador pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa.						(a) Em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados, o operador pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa.																																																																																						
(2) O operador pode atrasar o horário de apresentação em caso de circunstâncias imprevistas, se os procedimentos de apresentação com atraso constantes dos parágrafos (h)(3) até (h)(10) deste Apêndice forem estabelecidos no manual do operador.						(b) O operador pode atrasar o horário de apresentação em caso de circunstâncias imprevistas, se os procedimentos de apresentação com atraso constantes dos parágrafos (c) até (i) desta seção forem estabelecidos no manual do operador.						Correção da citação ao parágrafo (h)(9).																																																																																
Procedimentos de comunicação de atrasos						Procedimentos de comunicação de atrasos																																																																																						
(3) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:						(c) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:																																																																																						
(i) se o tripulante estiver na base contratual:						(1) se o tripulante estiver na base contratual:																																																																																						
(A) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e						(i) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e																																																																																						
(B) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou						(ii) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou																																																																																						
(ii) se o tripulante não estiver na base contratual:						(2) se o tripulante não estiver na base contratual:																																																																																						
(A) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e						(i) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e																																																																																						
(B) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.						(ii) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.																																																																																						
(4) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (h)(3) acima, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:						(d) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (c) desta seção, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:						Padronização de citação de parágrafo.																																																																																
(i) o horário de apresentação original; ou						(1) o horário de apresentação original; ou																																																																																						
(ii) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (h)(3) acima.						(2) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (c) desta seção.						Padronização de citação de parágrafo.																																																																																
(5) O tempo de atraso será considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso.						(e) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso. Caso o tempo de atraso seja superior a 3 horas, ele deve contar para o número total de sobreavisos mensais estabelecidos no parágrafo A117.17(f) do Apêndice A.						Correção do tempo verbal. Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento tanto com os demais parágrafos dessa seção, quanto com o Inciso I dos Arts. 26 e 27 da Lei 13.475/17 (no que toca o texto sublinhado). Art. 26. A prestação de serviço do tripulante empregado no serviço aéreo definido no inciso I do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será determinada por meio de: I - escala, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, <u>sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos</u> ; Art. 27. A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita por meio de: I - 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, <u>sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos</u> ; O parágrafo A117.17(a) estabelece que a duração mínima do sobreaviso é de 3 horas. Desta forma, atrasos inferiores à esta duração, embora continuem sendo considerados como sendo sobreavisos, não deveriam contar para o número máximo de sobreavisos constantes do parágrafo A117.17(f). Note que o parágrafo A117.17(f) somente é aplicável aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) (isto é, operadores do RBAC 121 e regulares do RBAC 135).																																																																																
Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais						Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais																																																																																						
(6) Não obstante os parágrafos (h)(3) e (h)(4), quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, tal atraso de 10 horas ou mais equivale a um período de repouso.						(f) Não obstante o parágrafo (e) desta seção, quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, então:						Correção de citação de parágrafo, uma vez que os antigos parágrafos (h)(3) e (h)(4) [atuais B117.15(c) e B117.15(d)] tem aplicação independente do parágrafo B117.15(f). No entanto, este último parágrafo tem ligação com o parágrafo B117.15(e), uma vez que transforma o “período de atraso” em um “período de repouso” e não um “período de sobreaviso”.																																																																																
						(1) tal atraso equivale a um período de repouso; e						Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 6.10 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).																																																																																
						(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.						Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 6.10 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).																																																																																
Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso						Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso																																																																																						
(7) Se:						(g) Se:																																																																																						
(i) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e						(1) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e						Padronização de citação de parágrafo.																																																																																
(ii) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original; então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:						(2) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original; então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:																																																																																						
(iii) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;						(3) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;																																																																																						
(iv) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e						(4) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e																																																																																						
(v) a jornada máxima determinada pelos parágrafos (j)(4), (j)(5) ou (j)(6) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.						(5) a jornada máxima determinada pelos parágrafos B117.19(a)(4), B117.19(a)(5) e B117.19(a)(6) deste Apêndice, conforme aplicável.						Padronização de citação de parágrafo. Removida a frase “em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso”, uma vez que isto já está especificado no parágrafo B117.15(e) acima. É importante lembrar que este sobreaviso conta para o número total de sobreavisos do operador, conforme especificado no parágrafo B117.15(e) acima.																																																																																
(8) Se:						(h) Se:																																																																																						
(i) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e						(1) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e						Padronização de citação de parágrafo.																																																																																

APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.
(ii) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original; então:	(2) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original; então:	
(iii) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	(3) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	
(iv) a jornada máxima deve ser a menor dentre: (A) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(4) a jornada máxima deve ser a menor dentre: (i) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	
(B) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(8)(iii); e	(ii) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(3) desta seção; e	Padronização de citação de parágrafo.
(C) a jornada máxima determinada pelos parágrafos (j)(4), (j)(5) ou (j)(6) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(iii) a jornada máxima determinada pelos parágrafos B117.19(a)(4), B117.19(a)(5) e B117.19(a)(6), conforme aplicável.	Padronização de citação de parágrafo. Removida a frase “em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso”, uma vez que isto já está especificado no parágrafo B117.15(e) acima. É importante lembrar que este sobreaviso conta para o número total de sobreavisos do operador, conforme especificado no parágrafo B117.15(e) acima.
Cancelamentos	Cancelamentos	
(9) Se:	(i) Se:	
(i) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (h)(3) acima; e	(1) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (c) desta seção; e	Padronização de citação de parágrafo.
(ii) o operador informa ao tripulante de que o voo não ocorrerá (cancelamento); então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	(2) o operador informa ao tripulante de que ela não ocorrerá (cancelamento); Então: o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 6.13 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019). Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 6.13 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019). Nota: a necessidade de um repouso de 10 horas após o cancelamento de um voo advém do fato que esta situação é semelhante a um período de sobreaviso. Nos dois casos o tripulante aguarda o chamado para o início da jornada em casa ou em um hotel, estando sempre de prontidão para o início do trabalho.
(i) Reprogramação e extensão.	B117.17 Reprogramação e extensão	
(1) Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada com diferentes números de etapas a serem voadas, se:	(a) Reprogramação de tripulante (ou reprogramação). Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada e com diferente número de etapas a serem voadas, se:	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 7.1 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(i) a jornada modificada não exceder 4 horas em relação à jornada original;	(1) [Reservado]	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 7.1 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(ii) sujeito aos parágrafos (i)(2) e (i)(3) deste Apêndice, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	(2) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	Padronização de citação de parágrafo.
(iii) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando tal em formulário apropriado.	(3) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	Correção gramatical.
(2) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando:	(b) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando:	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com as cláusulas 7.3 e 7.4 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(i) os limites de jornada constantes no manual do operador podem exceder em até:	(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até:	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com as cláusulas 7.3 e 7.4 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(A) 1 (uma) hora; ou	(i) 1 (uma) hora; ou	
(B) 2 (duas) horas, para uma tripulação composta ou de revezamento sob o parágrafo (g) deste Apêndice; e	(ii) 2 (duas) horas, para uma tripulação composta ou de revezamento;	Texto removido, pois as operações com tripulações compostas ou de revezamento são sempre feitas de acordo com a seção B117.13.
(ii) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	
(3) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, se for operacionalmente necessário e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido em até:	(c) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até:	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento parcial com a cláusula 7.5 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(i) 30 minutos; ou	(1) 30 minutos; ou	
(ii) 1 (uma) hora, para uma operação com tripulação composta ou de revezamento.	(2) 1 (uma) hora, para uma operação com tripulação composta ou de revezamento.	
(4) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida sob este Apêndice se isso for extrapolar o tempo limite de voo acumulado constante nos limites de tempo de voo acumulado constantes no parágrafo (m) ou do período máximo de jornada acumulada constante no parágrafo (n) deste Apêndice.	(d) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada ou o tempo de voo não podem ser estendidos sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante da seção B117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante da seção B117.27 deste Apêndice.	Texto alterado para maior clareza do requisito, padronização de expressões e correções de referências ao RBAC.
(i) Não obstante o parágrafo (i)(4) deste Apêndice, se circunstâncias operacionais imprevisíveis acontecerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando.	(e) Não obstante o parágrafo (d) desta seção, se circunstâncias operacionais imprevisíveis ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções B117.25 ou B117.27, respectivamente.	Texto alterado para maior clareza do requisito e padronização de expressões.
(j) Limites de sobreaviso ou reserva.	B117.19 Limites de sobreaviso ou reserva	
	(a) Em acréscimo aos requisitos estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	Parágrafo transferido do parágrafo B117.19(a)(3) desta seção, a fim de tornar o texto mais coerente. Alteração de texto para que a referência seja feita ao Apêndice A e não à Lei 13.475/2017.
(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	Exclusão do termo "de tempo", uma vez que "períodos" são sempre de tempo.
(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	Exclusão do termo "de tempo", uma vez que "períodos" são sempre de tempo.
(3) Os limites máximos de sobreaviso ou reserva a que uma tripulação esteja sujeita são os limites estabelecidos nos respectivos art. 43 e 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(3) [Reservado]	Texto original do parágrafo transferido para o parágrafo (a) desta seção.
(4) Se o tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	(4) Se o tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	
(5) Sujeito ao parágrafo (j)(6) deste Apêndice, se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado em até 8 horas do início de seu sobreaviso, os limites máximos de jornada previstos nas respectivas tabelas são aplicáveis.	(5) Sujeito ao parágrafo (a)(6) desta seção, se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado em até 8 horas do início de seu sobreaviso, os limites máximos de jornada previstos nas respectivas tabelas são aplicáveis.	Padronização de citação de parágrafo.
(6) Se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado após 8 horas de um sobreaviso, os limites de jornada previstos nas respectivas tabelas devem ser diminuídos do valor que exceder as 8 horas de sobreaviso.	(6) Se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado após 8 horas de um sobreaviso, os limites de jornada previstos nas respectivas tabelas devem ser diminuídos do valor que exceder as 8 horas de sobreaviso.	

<p align="center">APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS</p>	<p align="center">APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)</p>	<p>Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim de verificar a aplicabilidade desse Apêndice.</p>
<p>(k) Transporte dos tripulantes: alterações nos requisitos de repouso.</p>	<p>B117.21 Transporte dos tripulantes: alterações nos requisitos de repouso</p>	
<p>(1) Nos casos onde a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:</p>	<p>(a) Nos casos em que a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:</p>	<p>Correção gramatical.</p>
<p>(i) no caso de viagem 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 jornada será acrescido de, no mínimo, uma hora;</p>	<p>(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 jornada deve ser acrescido de, no mínimo, uma hora;</p>	<p>Correção do tempo verbal. Inserção de “treinamento” porque viagem é exclusiva a voos, e deslocamentos para treinamento de simulador também devem ser considerados.</p>
<p>(ii) no caso de viagem que finalize em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar após a jornada será acrescido de, no mínimo, uma hora; e</p>	<p>(2) no caso de viagem ou treinamento que finalize em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar após a jornada deve ser acrescido de, no mínimo, uma hora; e</p>	<p>Correção do tempo verbal. Inserção de “treinamento” porque viagem é exclusiva a voos, e deslocamentos para treinamento de simulador também devem ser considerados.</p>
<p>(iii) quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.</p>	<p>(3) quando não houver disponibilidade de transporte imediatamente ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir do momento em que a tripulação possa acessá-lo fisicamente.</p>	<p>Correção do tempo verbal. Melhoria no texto. O certo é a partir do momento em que a tripulação possa entrar de fato na condução, e não do tempo em que é colocado à disposição, pois essa frase pode dar margem a uma interpretação de “estar a caminho” ou “já ter sido acionado”, por exemplo.</p>
<p>(l) Períodos de repouso.</p>	<p>B117.23 Períodos de repouso após a jornada e de folga periódica</p>	
<p>Repouso após jornada</p>	<p>Repouso após jornada</p>	
<p>(1) Sujeito ao parágrafo (1)(2) deste Apêndice, quando uma jornada não exceder 12 (doze) horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos:</p>	<p>(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, quando uma jornada não exceder 12 (doze) horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos:</p>	
<p>(i) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:</p>	<p>(1) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:</p>	
<p>(A) 12 (doze) horas; e</p>	<p>(i) 12 (doze) horas; e</p>	
<p>(B) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que atinja ou ultrapasse 3 fusos;</p>	<p>(ii) se o voo cruzar 3 (três) fusos ou mais, o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que ultrapasse 2 (dois) fusos;</p>	<p>Inclusão da frase "se o voo cruzar três fusos ou mais", uma vez que este parágrafo somente se aplica nesta condição e ajuste do valor do acréscimo do repouso para a diferença de fusos. Correção da forma de cálculo da duração do repouso, conforme já previsto no item 6.4.9.6.a.IV (Tabela 8) da IS 117-003B, e amplamente praticado pelos operadores. Retirada da expressão “atinga ou”, uma vez que na situação desse parágrafo, já garante que a diferença de fusos já ultrapassa dois fusos.</p>
<p>(ii) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimação, a soma de:</p>	<p>(2) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimação, a soma de:</p>	
<p>(A) 14 (quatorze) horas; e</p>	<p>(i) 14 (quatorze) horas; e</p>	
<p>(B) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.</p>	<p>(ii) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.</p>	
<p>(2) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 (dez) horas, se:</p>	<p>(b) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 (dez) horas, se:</p>	
<p>(i) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;</p>	<p>(1) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;</p>	
<p>(ii) o tripulante estiver aclimatado no começo do período de repouso seguinte;</p>	<p>(2) o tripulante estiver aclimatado no começo do período de repouso seguinte;</p>	
<p>(iii) PR2 for gozado por uma noite local;</p>	<p>(3) PR2 for gozado por uma noite local;</p>	
<p>(iv) PR2 não for gozado na base; e</p>	<p>(4) PR2 não for gozado na base; e</p>	
<p>(v) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local.</p>	<p>(5) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local.</p>	
<p>(3) Sujeito ao parágrafo (1)(4) deste Apêndice, quando uma jornada exceder 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos:</p>	<p>(c) Sujeito ao parágrafo (d) desta seção, quando uma jornada exceder 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos:</p>	
<p>(i) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:</p>	<p>(1) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:</p>	
<p>(A) 12 (doze) horas;</p>	<p>(i) 12 (doze) horas;</p>	
<p>(B) 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e</p>	<p>(ii) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e</p>	
<p>(C) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que atinja ou ultrapasse 3 fusos.</p>	<p>(iii) se o voo cruzar 3 (três) fusos ou mais, o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que ultrapasse 2 (dois) fusos.</p>	<p>Inclusão da frase "se o voo cruzar três fusos ou mais", uma vez que este parágrafo somente se aplica nesta condição e ajuste do valor do acréscimo do repouso para a diferença de fusos. Correção da forma de cálculo da duração do repouso, conforme já previsto no item 6.4.9.6.a.IV (Tabela 8) da IS 117-003B, e amplamente praticado pelos operadores. Retirada da expressão “atinga ou”, uma vez que na situação desse parágrafo, já garante que a diferença de fusos já ultrapassa dois fusos.</p>
<p>(ii) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimação, a soma de:</p>	<p>(2) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimação, a soma de:</p>	
<p>(A) 14 (catorze) horas;</p>	<p>(i) 14 (catorze) horas;</p>	
<p>(B) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e</p>	<p>(ii) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e</p>	
<p>(C) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.</p>	<p>(iii) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.</p>	
<p>(4) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 (catorze) horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 (catorze) horas, se:</p>	<p>(d) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 (catorze) horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 (catorze) horas, se:</p>	
<p>(i) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;</p>	<p>(1) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;</p>	
<p>(ii) a primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual do operador;</p>	<p>(2) a primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual do operador;</p>	
<p>(iii) o tripulante iniciar a segunda jornada aclimatado; e</p>	<p>(3) o tripulante iniciar a segunda jornada aclimatado; e</p>	
<p>(iv) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.</p>	<p>(4) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.</p>	
<p>Folga periódica</p>	<p>Folga periódica</p>	
<p>(5) Os requisitos de folga devem ser os definidos nos arts. 50 a 52 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.</p>	<p>(e) Os requisitos de folga periódica são os definidos na seção A117.25 do Apêndice A.</p>	<p>Correção do tempo verbal. Alinhamento com a seção C117.23 do Apêndice C. Alteração de texto para que a referência seja feita ao Apêndice A e não à Lei 13.475/2017.</p>
<p>(6) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.</p>	<p>(f) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.</p>	
<p>(m) Limites de tempo de voo acumulados.</p>	<p>B117.25 Limites de tempo de voo acumulados</p>	

APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.
(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	
(i) para aviões a jato:	(1) para aviões a jato:	
(A) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	(i) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
(B) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	(ii) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	
(ii) para aviões turboélice:	(2) para aviões turboélice:	
(A) 95 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	(i) 95 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
(B) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	(ii) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	
(iii) para aviões convencionais:	(3) para aviões convencionais:	
(A) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	(i) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
(B) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou	(ii) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou	
(iv) para helicópteros:	(4) para helicópteros:	
(A) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	(i) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
(B) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	(ii) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	
(2) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.	(b) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.	
(n) Limites de jornada acumulados.	B117.27 Limites de trabalho acumulado	Título alterado para alinhamento com os dispositivos do Art. 41 da Lei 13.475/17.
(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de jornada acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de trabalho acumulado especificados a seguir:	Exclusão do termo "de tempo", uma vez que "períodos" são sempre de tempo. Texto alterado para alinhamento com as expressões utilizadas no Art. 41 da Lei 13.475/17.
(i) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos, mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho;	(1) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	Removida frase “mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho”, uma vez que a ANAC não possui autoridade para a cobrança deste tipo de documento. Ressalta-se, no entanto, que o §1º do Art. 41 da Lei 13.475/17 requer que seja celebrado o CCT ou ACT para que um limite acima de 44 horas semanais seja utilizado.
(ii) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos;	(2) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	Ressalta-se que o §1º do Art. 41 da Lei 13.475/17 requer que seja celebrado o CCT ou ACT para que o limite especificado neste parágrafo seja implementado.
(iii) 176 horas mensais; e	(3) 176 horas mensais.	
(iv) 176 horas durante qualquer período de 28 (vinte e oito) dias consecutivos.		Parágrafo removido, uma vez que extrapola a proibição de aumento das 176 horas mensais constantes do §1º do Art. 41 da Lei 13.475/17.
	(b) A duração do trabalho dos tripulantes será computada como se segue:	Texto incluído para alinhamento com a forma de cálculo da duração do trabalho utilizada no Caput do Art. 41 da Lei 13.475/17 e parágrafos A117.15(h)(1) até A117.15(h)(5) do Apêndice A.
	(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	Referência: A117.15(h)(1)
	(2) reserva e 1/3 do sobreaviso;	Referência: A117.15(h)(2)
	(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	Referência: A117.15(h)(3)
	(4) adestramento em dispositivos de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões; e	Referência: A117.15(h)(4)
	(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	Referência: A117.15(h)(5) Este parágrafo inclui: serviços administrativos em terra, tais como os executados pelo diretor de operações, piloto chefe e por pessoas em outros cargos administrativos do operador. Adicionalmente, inclui serviços executados por tripulantes em terra, tais como atualização de manuais, cartas aeronáuticas etc.
	Nota – Os limites de segurança operacional estabelecidos neste requisito superam os limites estabelecidos na Lei nº 13.475/17. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.
(o) Limites em operações na madrugada.	B117.29 Limites em operações na madrugada	
(1) Exceto como previsto no parágrafo (o)(1)(ii) deste Apêndice, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	Padronização de citação de parágrafo.
(i) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	(1) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	
(ii) O tripulante de voo ou de cabine pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.	2 O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada.	Alteração do termo “tripulante de voo ou de cabine” para “tripulante” para alinhamento com os termos previstos no RBAC 01. Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”.
(2) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (o)(1) deste Apêndice pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de um novo período sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	(b) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (a) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de um novo período sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	Padronização de citação de parágrafo.
(3) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.	(c) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.	
(4) Os requisitos constantes deste parágrafo se aplicam às operações na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.	(d) Os requisitos constantes desta seção se aplicam às operações na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.	
(5) Os requisitos constantes deste parágrafo não se aplicam ao tripulante em estado desconhecido de aclimatação.		Parágrafo removido para indicar que os requisitos de operações na madrugada também valem para tripulantes em estado desconhecido de aclimatação. Note que a operação da madrugada, nesta situação, corresponde àquela do local onde o tripulante foi por último aclimatado.
(p) Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo.	B117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo	
(1) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com o parágrafo (i) deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	(a) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com a seção B117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	Padronização de citação de parágrafo.
(i) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	(1) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	

APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.
(ii) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	(2) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	

Minuta para Consulta Pública

Minuta para Consulta Pública

Apêndice C

APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS	APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice C a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.																																																								
	C117.1 Aplicabilidade	Incluído o título da seção e renumerados os seus parágrafos.																																																								
	(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos que operem segundo o parágrafo 117.11(a)(3) 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.	Alinhamento com o parágrafo 117.11(a)(3) e a seção 117.61.																																																								
(a) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos da referida Lei, abaixo especificados:	(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 na referida Lei, e, adicionalmente, às seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes das seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A desse Regulamento, abaixo especificados:	Inclusão de referência ao Apêndice A do RBAC 117.																																																								
(1) Art. 31;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(2) Art. 32;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(3) Art. 33;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(4) Art. 34;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(5) Art. 35;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(6) Art. 36;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(7) Art. 37;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(8) Art. 38;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(9) Art. 39;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(10) Art. 40;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(11) Art. 41, exceto § 1º;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(12) Art. 42;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(13) Art. 46;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(14) Art. 47, caput, § 1º, § 3º, § 4º;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(15) Art. 48;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(16) Art. 49;		Inclusão da referência ao Apêndice A.																																																								
(17) Art. 80.		Este artigo perdeu a validade.																																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>C117.1</td></tr> <tr><td>A117.15(e)</td><td>C117.3</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.5</td></tr> <tr><td>A117.13(a)</td><td rowspan="2">C117.7</td></tr> <tr><td>A117.13(b)</td></tr> <tr><td>A117.15(a)</td><td rowspan="2">C117.9</td></tr> <tr><td>A117.15(b)</td></tr> <tr><td>A117.13(a)</td><td rowspan="2">C117.11</td></tr> <tr><td>A117.13(b)</td></tr> <tr><td>A117.15(a)</td><td rowspan="2">C117.13</td></tr> <tr><td>A117.15(b)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.15</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(a)</td></tr> <tr><td>A117.15(f)</td><td>C117.17(b)</td></tr> <tr><td>A117.15(g)</td><td>C117.17(c)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(d)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(e)</td></tr> <tr><td>A117.17</td><td>C117.19</td></tr> <tr><td>A117.19</td><td>C117.23(a)</td></tr> <tr><td>A117.23(b)</td><td>C117.23(b)</td></tr> <tr><td>A117.23(d)</td><td>C117.23(c)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.23(d)</td></tr> <tr><td>A117.25</td><td>C117.23(e)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.23(f)</td></tr> <tr><td>A117.13(c)</td><td>C117.25</td></tr> <tr><td>A117.15(h)</td><td>C117.27</td></tr> <tr><td>A117.15(i)</td><td>C117.29</td></tr> <tr><td>A117.15(m)</td><td>C117.29</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.31</td></tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice C	-	C117.1	A117.15(e)	C117.3	-	C117.5	A117.13(a)	C117.7	A117.13(b)	A117.15(a)	C117.9	A117.15(b)	A117.13(a)	C117.11	A117.13(b)	A117.15(a)	C117.13	A117.15(b)	-	C117.15	-	C117.17(a)	A117.15(f)	C117.17(b)	A117.15(g)	C117.17(c)	-	C117.17(d)	-	C117.17(e)	A117.17	C117.19	A117.19	C117.23(a)	A117.23(b)	C117.23(b)	A117.23(d)	C117.23(c)	-	C117.23(d)	A117.25	C117.23(e)	-	C117.23(f)	A117.13(c)	C117.25	A117.15(h)	C117.27	A117.15(i)	C117.29	A117.15(m)	C117.29	-	C117.31	Caso um dispositivo do RBAC 117 não esteja relacionado nesta tabela, como substituído pelo requisito do Apêndice C, ele deve ser cumprido.
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice C																																																									
-	C117.1																																																									
A117.15(e)	C117.3																																																									
-	C117.5																																																									
A117.13(a)	C117.7																																																									
A117.13(b)																																																										
A117.15(a)	C117.9																																																									
A117.15(b)																																																										
A117.13(a)	C117.11																																																									
A117.13(b)																																																										
A117.15(a)	C117.13																																																									
A117.15(b)																																																										
-	C117.15																																																									
-	C117.17(a)																																																									
A117.15(f)	C117.17(b)																																																									
A117.15(g)	C117.17(c)																																																									
-	C117.17(d)																																																									
-	C117.17(e)																																																									
A117.17	C117.19																																																									
A117.19	C117.23(a)																																																									
A117.23(b)	C117.23(b)																																																									
A117.23(d)	C117.23(c)																																																									
-	C117.23(d)																																																									
A117.25	C117.23(e)																																																									
-	C117.23(f)																																																									
A117.13(c)	C117.25																																																									
A117.15(h)	C117.27																																																									
A117.15(i)	C117.29																																																									
A117.15(m)	C117.29																																																									
-	C117.31																																																									
	C117.3 Redutor noturno	Incluído o título da seção e renumerados os seus parágrafos.																																																								
(b) Todas as horas especificadas na Tabela C.1 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no art. 39 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(a) Todas as horas especificadas na Tabela C.1 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no Parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.	Renumeração do parágrafo. Inclusão da referência ao Apêndice A. Exclusão da referência à Lei nº 13.475/17																																																								
	C117.5 Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva	Incluído o título da seção e renumerados os seus parágrafos.																																																								
(c) Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva. Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	Renumeração do parágrafo.																																																								
(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	Renumeração do parágrafo.																																																								
(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	Renumeração do parágrafo.																																																								
(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.																																																									

<p style="text-align: center;">APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS</p>	<p style="text-align: center;">APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS (NÍVEL GRF)</p>	<p>Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice C a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEL 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.</p>																																																																																																										
(d) Limites de jornada e de tempo de voo.	C117.7 Limites de jornada e de tempo de voo																																																																																																											
(1) Um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.	(a) Um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela C.1, de acordo com a hora local de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada.																																																																																																										
(2) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.	(b) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela C.1, de acordo com a hora local de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada.																																																																																																										
(3) Para aplicar a Tabela C.1, deve-se escolher primeiro a hora local relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.	(c) Para aplicar a Tabela C.1, deve-se escolher primeiro a hora local relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.																																																																																																											
Tabela C.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo de acordo com o número de setores a serem voados e a hora legal de início da jornada.	Tabela C.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo de acordo com o número de setores a serem voados e a hora local de início da jornada.	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada (isto é, a hora “marcada no relógio onde o tripulante se encontra”).																																																																																																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Hora legal de início da jornada</th> <th colspan="5">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3-4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>07:00-07:59</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>08:00-11:59</td> <td>13 (10)</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> </tr> <tr> <td>12:00-13:59</td> <td>12 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>14:00-15:59</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>16:00-17:59</td> <td>10 (8)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>18:00-05:59</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> </tr> </tbody> </table>	Hora legal de início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)					1-2	3-4	5	6	7+	06:00-06:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	07:00-07:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	08:00-11:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	12:00-13:59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	14:00-15:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	16:00-17:59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	18:00-05:59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Hora local de início da jornada</th> <th colspan="5">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3-4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06h01-06h59</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>07h00-07h59</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>08h00-11h59</td> <td>13 (10)</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> </tr> <tr> <td>12h00-13h59</td> <td>12 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>14h00-15h59</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>16h00-17h59</td> <td>10 (8)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>18h00-06h00</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> </tr> </tbody> </table>	Hora local de início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)					1-2	3-4	5	6	7+	06h01-06h59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	07h00-07h59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	08h00-11h59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	12h00-13h59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	14h00-15h59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	16h00-17h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	18h00-06h00	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)	
Hora legal de início da jornada		Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)																																																																																																										
	1-2	3-4	5	6	7+																																																																																																							
06:00-06:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
07:00-07:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																							
08:00-11:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)																																																																																																							
12:00-13:59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																							
14:00-15:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
16:00-17:59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
18:00-05:59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)																																																																																																							
Hora local de início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)																																																																																																											
	1-2	3-4	5	6	7+																																																																																																							
06h01-06h59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
07h00-07h59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																							
08h00-11h59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)																																																																																																							
12h00-13h59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																							
14h00-15h59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
16h00-17h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																							
18h00-06h00	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)																																																																																																							
	Nota – Nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores a 12 horas com tripulação simples, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inclusão da nota para deixar mais claro que jornadas com tripulação simples superiores a 12 horas de duração depende de prévia celebração de ACT ou CCT com o SNA, conforme previsto no § 3º do Art. 19 da Lei 13.475/17. Isto deve ser demonstrado à ANAC antes da concessão desses valores de duração de jornada. Caso isso não ocorra, o manual do GRF do operador deve apresentar uma duração máxima de jornada de 12 horas para a faixa de horário de 08h00 até 11h00, nas colunas de 1 até 4 etapas.																																																																																																										
(e) [Reservado].	C117.9 [Reservado]																																																																																																											
(f) Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples.	C117.11 Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples																																																																																																											
(1) Sujeito aos parágrafos 117.19 (j) e (f)(3) deste Apêndice, o limite de uma jornada fora da base contratual para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, se:	(a) Sujeito ao parágrafo (c) dessa Seção, o limite de uma jornada fora da base contratual para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, se:	Padronização de citação de parágrafo.																																																																																																										
(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal do local de interrupção da jornada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora local do local de interrupção da jornada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada (isto é, a hora “marcada no relógio onde o tripulante se encontra”).																																																																																																										
(ii) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal do local de interrupção da jornada), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora local do local de interrupção da jornada), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada (isto é, a hora “marcada no relógio onde o tripulante se encontra”).																																																																																																										
(iii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada.																																																																																																										
(2) Sujeito aos parágrafos 117.19 (j) e (f)(3) deste Apêndice, o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135, se:	(b) Sujeito aos parágrafos 117.19(j) deste Regulamento e (c) desta seção, o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135, se:	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada.																																																																																																										
(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal do local de interrupção da jornada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora local do local de interrupção da jornada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada (isto é, a hora “marcada no relógio onde o tripulante se encontra”).																																																																																																										
(ii) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal do local de interrupção da jornada), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora local do local de interrupção da jornada), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada (isto é, a hora “marcada no relógio onde o tripulante se encontra”).																																																																																																										
(iii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada.																																																																																																										
(3) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.	(c) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.	Considerando que nas operações conduzidas sob o Apêndice C não são considerados os efeitos de aclimação, todas as jornadas devem ser baseadas na hora local de início da jornada.																																																																																																										
(4) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada e o tipo de acomodação oferecida pelo operador, com assinatura do piloto em comando.	(d) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada e o tipo de acomodação oferecida pelo operador, com assinatura do piloto em comando.																																																																																																											
(5) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não serão considerados os tempos necessários para as atividades pós-vo, pré-vo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.	(e) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não devem ser considerados os tempos necessários para as atividades pós-vo, pré-vo 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.	Correção do tempo verbal. Esclarecimento de que o tempo de deslocamento do tripulante deve contar tanto do aeroporto ao local de descanso ou repouso, bem como o retorno deste último até o aeroporto.																																																																																																										
(6) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, deverão ser considerados os requisitos estabelecidos no parágrafo (l) deste Apêndice.	(f) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos no parágrafo C117.23 deste Apêndice.	Correção do tempo verbal. Padronização de citação de parágrafo.																																																																																																										
(7) Nas operações envolvendo tripulantes definidos no parágrafo 117.1 (b)(1) deste Regulamento, as jornadas interrompidas devem ser limitadas a uma a cada período de 168 horas consecutivas, não podendo ser precedidas ou sucedidas por repouso reduzido previsto nos parágrafos (l)(2) e (l)(4) deste Apêndice.	(g) Nas operações envolvendo tripulantes definidos no parágrafo 117.1 (b)(1) deste Regulamento, as jornadas interrompidas devem ser limitadas a uma a cada período de 168 horas consecutivas, não podendo ser precedidas ou sucedidas por repouso reduzido previsto nos parágrafos C117.23(b) e (d) deste Apêndice.																																																																																																											

APÊNDICE C DO RBAC N° 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS	APÊNDICE C DO RBAC N° 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice C a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.
(g) [Reservado].	C117.13 [Reservado]	
(h) Atraso no horário de apresentação.	C117.15 Atraso no horário de apresentação	Retirado o último parágrafo, uma vez que as opções de repouso reduzido constantes dos parágrafos C(1)(2) e C(1)(4) foram removidos do texto do Apêndice B.
(1) Em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados, o operador pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa.	(a) Em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados, o operador pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa.	
(2) O operador pode atrasar o horário de apresentação em caso de circunstâncias imprevistas, se os procedimentos de apresentação com atraso constantes dos parágrafos (h)(3) até (h)(10) deste Apêndice forem estabelecidos no manual do operador.	(b) O operador pode atrasar o horário de apresentação em caso de circunstâncias imprevistas, se os procedimentos de apresentação com atraso constantes dos parágrafos (c) até (i) desta seção forem estabelecidos no manual do operador.	Correção da citação ao parágrafo (h)(9).
Procedimentos de comunicação de atrasos	Procedimentos de comunicação de atrasos	
(3) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	(c) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	
(i) se o tripulante estiver na base contratual:	(1) se o tripulante estiver na base contratual:	
(A) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	(i) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	
(B) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	(ii) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	
(ii) se o tripulante não estiver na base contratual:	(2) se o tripulante não estiver na base contratual:	
(A) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e	(i) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e	
(B) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.	(ii) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.	
(4) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (h)(3) acima, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:	(d) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (c) desta seção, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:	Padronização de citação de parágrafo.
(i) o horário de apresentação original; ou	(1) o horário de apresentação original; ou	
(ii) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (h)(3) acima.	(2) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (c) desta seção.	Padronização de citação de parágrafo.
(5) O tempo de atraso será considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso.	(e) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso. Caso o tempo de atraso seja superior a 3 horas, ele deve contar para o número total de sobreavisos mensais estabelecidos no parágrafo A117.17(f) do Apêndice A.	Correção do tempo verbal. Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento tanto com os demais parágrafos dessa seção, quanto com o Inciso I dos Arts. 26 e 27 da Lei 13.475/17 (no que toca o texto sublinhado). Art. 26. A prestação de serviço do tripulante empregado no serviço aéreo definido no inciso I do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será determinada por meio de: I - escala, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, <u>sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos</u> ; Art. 27. A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita por meio de: I - 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, <u>sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos</u> ; O parágrafo A117.17(a) estabelece que a duração mínima do sobreaviso é de 3 horas. Desta forma, atrasos inferiores à esta duração, embora continuem sendo considerados como sendo sobreavisos, não deveriam contar para o número máximo de sobreavisos constantes do parágrafo A117.17(f). Note que o parágrafo A117.17(f) somente é aplicável aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) (isto é, operadores do RBAC 121 e regulares do RBAC 135).
Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	
(6) Não obstante os parágrafos (h)(3) e (h)(4), quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, tal atraso de 10 horas ou mais equivale a um período de repouso.	(f) Não obstante o parágrafo (e) desta seção, quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, então:	Correção de citação de parágrafo, uma vez que os antigos parágrafos (h)(3) e (h)(4) [atuais C117.15(c) e C117.15(d)] tem aplicação independente do parágrafo B117.15(f). No entanto, este último parágrafo tem ligação com o parágrafo B117.15(e), uma vez que transforma o “período de atraso” em um “período de repouso” e não um “período de sobreaviso”.
(1) este atraso equivale a um período de repouso; e	(1) este atraso equivale a um período de repouso; e	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 6.10 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(2) ao final desse período de repouso, o tripulante pode receber uma nova jornada, desde que sejam cumpridos os limites estabelecidos neste Apêndice ou outro Apêndice deste Regulamento, conforme aplicável.	(2) ao final desse período de repouso, o tripulante pode receber uma nova jornada, desde que sejam cumpridos os limites estabelecidos neste Apêndice ou outro Apêndice deste Regulamento, conforme aplicável.	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 6.10 do Apêndice 2 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	
(7) Se:	(g) Se:	
(i) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(1) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	Padronização de citação de parágrafo.
(ii) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original; então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	(2) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original; Então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	Correção gramatical.
(iii) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(3) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	
(iv) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	(4) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	
(v) a jornada máxima determinada pelo parágrafo (j)(4) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(5) a jornada máxima determinada pelo parágrafo B117.19(a)(4) deste Apêndice, conforme aplicável.	Padronização de citação de parágrafo. Removida a frase “em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso”, uma vez que isto já está especificado no parágrafo C117.15(e) acima. É importante lembrar que este sobreaviso conta para o número total de sobreavisos do operador, conforme especificado no parágrafo C117.15(e) acima.
(8) Se:	(h) Se:	
(i) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(1) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	Padronização de citação de parágrafo.
(ii) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original; então:	(2) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original; então:	
(iii) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	(3) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	
(iv) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	(4) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	
(A) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(i) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	

<p style="text-align: center;">APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS</p>	<p style="text-align: center;">APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS (NÍVEL GRF)</p>	<p>Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice C a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.</p>
(B) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(8)(iii); e	(ii) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(3) desta seção; e	Padronização de citação de parágrafo.
(C) a jornada máxima determinada pelo parágrafo (j)(4) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(iii) a jornada máxima determinada pelo parágrafo B117.19(a)(4) deste Apêndice, conforme aplicável.	Padronização de citação de parágrafo. Removida a frase “em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso”, uma vez que isto já está especificado no parágrafo C117.15(e) acima. É importante lembrar que este sobreaviso conta para o número total de sobreavisos do operador, conforme especificado no parágrafo C117.15(e) acima.
Cancelamentos	Cancelamentos	
(9) Se:	(i) Se:	
(i) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (h)(3) acima; e	(1) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (c) desta seção; e	Padronização de citação de parágrafo.
(ii) o operador informa ao tripulante de que o voo não ocorrerá (cancelamento);	(2) o operador informa ao tripulante de que ela não ocorrerá (cancelamento);	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 4.14 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	Então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 4.14 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019). Nota: a necessidade de um repouso de 10 horas após o cancelamento de um voo advém do fato que esta situação é semelhante a um período de sobreaviso. Nos dois casos o tripulante aguarda o chamado para o início da jornada em casa ou em um hotel, estando sempre de prontidão para o início do trabalho.
(i) Reprogramação e extensão.	C117.17 Reprogramação e extensão	
(1) Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada com diferentes números de etapas a serem voadas, se:	(a) Reprogramação de tripulante (ou reprogramação). Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada com diferente número de etapas a serem voadas, se:	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 5.1 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(i) a jornada modificada não exceder 4 horas em relação à jornada original;	(1) [Reservado]	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 5.1 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(ii) sujeito aos parágrafos (i)(3) e (i)(4) deste Apêndice, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	(2) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (f) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	Padronização de citação de parágrafo. Correção de citação de parágrafos.
(iii) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando tal consideração em formulário apropriado.	(3) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	Melhoria do texto.
(2) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando:	(b) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando:	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com as cláusulas 5.3 e 5.4 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(i) os limites de jornada constantes no manual do operador podem exceder em até 1 (uma) hora; e	(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até 1 (uma) hora;	Correção do tempo verbal. Exclusão do conectivo “e”, uma vez que basta a sua inclusão no penúltimo subparágrafo para indicar que todos os subparágrafos devem ser observados.
(ii) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um); e	Inclusão do conectivo “e” para indicar que todos os subparágrafos devem ser observados.
(3) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, se for operacionalmente necessário e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido em até 30 (trinta) minutos.	(c) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até 30 (trinta) minutos.	Texto alterado para maior clareza do requisito e alinhamento com a cláusula 5.5 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
(4) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante no parágrafo (m) ou o limite de jornada acumulada constante no parágrafo (l) deste Apêndice.	(d) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante da seção B117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante da seção B117.27 deste Apêndice.	Texto alterado para maior clareza do requisito e padronização de expressões e correção de citações à outras seções do regulamento.
(i) Não obstante o parágrafo (i)(4) deste Apêndice, se circunstâncias operacionais imprevisíveis acontecerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando.	(e) Não obstante o parágrafo (d) desta seção, se circunstâncias operacionais imprevisíveis ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções B117.25 ou B117.27, respectivamente.	Texto alterado para maior clareza do requisito e padronização de expressões.
(j) Limites de sobreaviso ou reserva.	C117.19 Limites de sobreaviso ou reserva.	
	(a) Em acréscimo aos limites máximos de sobreaviso e reserva estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	Parágrafo transferido do parágrafo C117.19(a)(3) desta seção, a fim de tornar o texto mais coerente. Alteração de texto para que a referência seja feita ao Apêndice A e não à Lei 13.475/2017.
(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	Exclusão do termo "de tempo", uma vez que "períodos" são sempre de tempo.
(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	Exclusão do termo "de tempo", uma vez que "períodos" são sempre de tempo.
(3) Os limites máximos de sobreaviso ou reserva a que uma tripulação esteja sujeita serão os limites estabelecidos nos respectivos art. 43 e 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(3) [Reservado]	Texto original do parágrafo transferido para o parágrafo (a) desta seção.
(4) Se um tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	(4) Se um tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	
(k) Transporte dos tripulantes: alterações nos requisitos de repouso.	C117.21 Transporte dos tripulantes: alterações nos requisitos de repouso	
(1) Nos casos onde a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	(a) Nos casos em que a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	Correção gramatical.
(i) no caso de viagem 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 jornada será acrescido de no mínimo uma hora;	(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 jornada deve ser acrescido de no mínimo uma hora;	Correção do tempo verbal. Inserção de “treinamento” porque viagem é exclusiva a voos, e deslocamentos para treinamento de simulador também devem ser considerados.
(ii) no caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base o repouso mínimo regulamentar após a jornada será acrescido de no mínimo uma hora; e	(2) no caso de viagem ou treinamento que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base o repouso mínimo regulamentar após a jornada deve ser acrescido de no mínimo uma hora; e	Correção do tempo verbal. Inserção de “treinamento” porque viagem é exclusiva a voos, e deslocamentos para treinamento de simulador também devem ser considerados.
(iii) quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.	(3) quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir do momento em que a tripulação possa acessá-lo fisicamente.	Correção do tempo verbal. Melhoria no texto. O certo é a partir do momento em que a tripulação possa entrar de fato na condução, e não do tempo em que é colocado à disposição, pois essa frase pode dar margem a uma interpretação de “estar a caminho” ou “já ter sido acionado”, por exemplo.
(l) Períodos de repouso.	C117.23 Períodos de repouso após a jornada e de folga periódica	
	Repouso após a jornada	

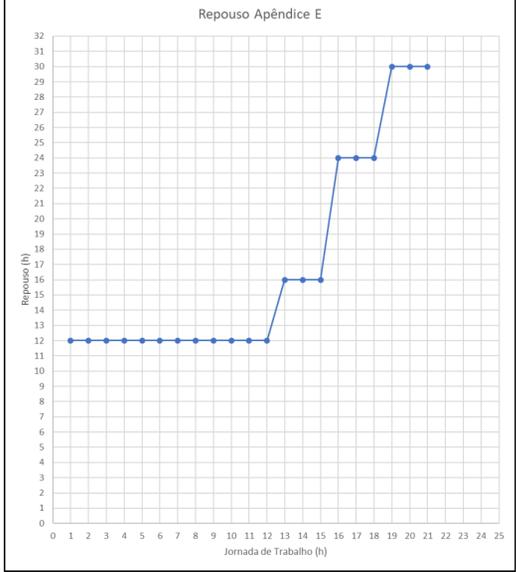
<p align="center">APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS</p>	<p align="center">APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS (NÍVEL GRF)</p>	<p>Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice C a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim de verificar a aplicabilidade desse Apêndice.</p>
(1) Sujeito ao parágrafo (1)(2) deste Apêndice, quando uma jornada não exceder 12 horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos, 12 (doze) horas.	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, quando uma jornada não exceder 12 horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos, 12 (doze) horas.	
(2) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 (dez) horas, se:	(b) Quando uma jornada não exceder 10 horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 horas, se:	
(i) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;	(1) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo menos, 12 horas, incluindo uma noite local;	
(ii) PR2 for gozado por uma noite local;	(2) PR2 for gozado por uma noite local;	
(iii) PR2 não for gozado na base; e	(3) PR2 não for gozado na base; e	
(iv) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local.	(4) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 horas, incluindo uma noite local.	
(3) Sujeito ao parágrafo (1)(4) deste Apêndice, quando uma jornada exceder 12 horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas.	(c) Sujeito ao parágrafo (d) desta seção, quando uma jornada exceder 12 horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas.	
(4) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 horas, se:	(d) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 horas, se:	
(i) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	(1) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	
(ii) a primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual do operador; e	(2) a primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual do operador; e	
(iii) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.	(3) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.	
	Folga periódica	
(5) Os requisitos de folga para esta operação devem ser os definidos nos arts. 50 a 52 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(e) Os requisitos de folga periódica são os definidos na seção A117.25 do Apêndice A.	Correção do tempo verbal. Alteração de texto para que a referência seja feita ao Apêndice A e não à Lei 13.475/2017.
(6) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.	(f) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.	
(m) Limites de tempo de voo acumulados.	C117.25 Limites de tempo de voo acumulados	
(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	
(i) para aviões a jato:	(1) para aviões a jato:	
(A) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	(i) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
(B) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	(ii) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	
(ii) para aviões turboélice:	(2) para aviões turboélice:	
(A) 95 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	(i) 95 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
(B) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	(ii) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	
(iii) para aviões convencionais:	(3) para aviões convencionais:	
(A) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	(i) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
(B) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou	(ii) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou	
(iv) para helicópteros:	(4) para helicópteros:	
(A) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	(i) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
(B) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	(ii) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	
(2) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.	(b) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.	
(n) Limites de jornada acumulados.	C117.27 Limites de trabalho acumulado.	Título alterado para alinhamento com as expressões utilizadas no Art. 41 da Lei 13.475/17.
(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de jornada acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de trabalho acumulado especificados a seguir:	Texto alterado para alinhamento com as expressões utilizadas no Art. 41 da Lei 13.475/17.
(i) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos, mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho;	(1) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	Removida frase “mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho”, uma vez que a ANAC não possui autoridade para a cobrança deste tipo de documento. Ressalta-se, no entanto, que o §1º do Art. 41 da Lei 13.475/17 requer que seja celebrado o CCT ou ACT para que um limite acima de 44 horas semanais seja utilizado.
(ii) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	(2) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	Ressalta-se que o §1º do Art. 41 da Lei 13.475/17 requer que seja celebrado o CCT ou ACT para que o limite especificado neste parágrafo seja implementado.
(iii) 176 horas mensais; e	(3) 176 horas mensais.	
(iv) 176 horas durante qualquer período de 28 (vinte e oito) dias consecutivos.		Parágrafo removido, uma vez que extrapola a proibição de aumento das 176 horas mensais constantes do §1º do Art. 41 da Lei 13.475/17.
	(b) A duração do trabalho dos tripulantes será computada como se segue:	Texto incluído para alinhamento com a forma de cálculo da duração do trabalho utilizada no Caput do Art. 41 da Lei 13.475/17 e parágrafos A117.15(h)(1) até A117.15(h)(5) do Apêndice A.
	(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	Referência: A117.15(h)(1)
	(2) reserva e 1/3 do sobreaviso;	Referência: A117.15(h)(2)
	(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	Referência: A117.15(h)(3)
	(4) adiestramento em dispositivos de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões; e	Referência: A117.15(h)(4)
	(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	Referência: A117.15(h)(5) Este parágrafo inclui: serviços administrativos em terra, tais como os executados pelo diretor de operações, piloto chefe e por pessoas em outros cargos administrativos do operador. Adicionalmente, inclui serviços executados por tripulantes em terra, tais como atualização de manuais, cartas aeronáuticas etc.
	Nota – Alguns limites de segurança operacional estabelecidos nesta seção superam os estabelecidos na Lei nº 13.475/17. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inserida nota explicativa.

<p align="center">APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS</p>	<p align="center">APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS (NÍVEL GRF)</p>	<p>Incluída a expressão “Nível GRF” a fim de esclarecer que este Apêndice é o Nível GRF. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice C a fim de facilitar a sua leitura. Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.</p>
<p>(o) Limites em operações na madrugada.</p>	<p>C117.29 Limites em operações na madrugada</p>	
<p>(1) Exceto como previsto no parágrafo (o)(1)(ii) deste Apêndice, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.</p>	<p>(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.</p>	<p>Padronização de citação de parágrafo.</p>
<p>(i) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.</p>	<p>(1) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.</p>	
<p>(ii) O tripulante de voo ou de cabine pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.</p>	<p>(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada.</p>	<p>Alteração do termo “tripulante de voo ou de cabine” para “tripulante” para alinhamento com os termos previstos no RBAC 01. Simplificação do termo “jornada de trabalho” para apenas “jornada”.</p>
<p>(2) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (o)(1) deste Apêndice pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.</p>	<p>(b) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (a) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.</p>	<p>Padronização de citação de parágrafo.</p>
<p>(3) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.</p>	<p>(c) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.</p>	
<p>(4) Os requisitos constantes deste Apêndice também se aplicam às operações na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.</p>	<p>(d) Os requisitos constantes desta seção também se aplicam às operações na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.</p>	
<p>(p) Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo.</p>	<p>C117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo</p>	
<p>(1) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com o parágrafo (i) deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:</p>	<p>(a) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com a seção C117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:</p>	<p>Padronização de citação de parágrafo.</p>
<p>(i) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e</p>	<p>(1) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e</p>	
<p>(ii) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.</p>	<p>(2) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.</p>	

Apêndice D

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE D DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS																																																
	D117.1 Aplicabilidade	Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.																																																
	(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. Ele deve ser utilizado em conjunto com o Apêndice A deste Regulamento, exceto quanto às seções e parágrafos constantes do parágrafo (b) desta seção.	Este apêndice aplica-se exclusivamente às operações de transporte aeromédico. Inicialmente, havia sido proposta aplicabilidade somente para operações de transporte aeromédico com aviões a reação ou turboélice (excluindo operações aeromédicas com aviões a pistão ou helicópteros), como exposto no Relatório de AIR Nº 2/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO, parte do Tema 14 da Agenda Regulatória 2021/2022. Operações não incluídas neste apêndice deveriam cumprir o Apêndice A. Posteriormente, o texto foi alterado para incluir todas as operações de transporte aeromédico, independentemente da aeronave utilizada.																																																
	(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:	Este parágrafo apresenta uma relação dos dispositivos do Apêndice A que, em consonância com o Art. 19 da referida Lei, são substituídos por requisitos do Apêndice D.																																																
	Tabela D.1: Alterações de requisitos em função da adoção do Apêndice D.																																																	
	<table border="1" data-bbox="1056 745 1430 1224"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>D117.1</td></tr> <tr><td>A117.15(e)</td><td>D117.3</td></tr> <tr><td>-</td><td>D117.5</td></tr> <tr><td>A117.13(b)</td><td>D117.7</td></tr> <tr><td>A117.15(b)</td><td>D117.11</td></tr> <tr><td>A117.15(c)</td><td>D117.11</td></tr> <tr><td>A117.11</td><td>D117.13</td></tr> <tr><td>A117.13(b)</td><td>D117.13</td></tr> <tr><td>A117.15(b)</td><td>D117.13</td></tr> <tr><td>-</td><td>D117.15</td></tr> <tr><td>A117.15(f)</td><td>D117.17</td></tr> <tr><td>A117.17</td><td>D117.19</td></tr> <tr><td>A117.19</td><td>D117.19</td></tr> <tr><td>A117.23(a)</td><td>D117.23(a)</td></tr> <tr><td>A117.23(b)</td><td>D117.23(a)</td></tr> <tr><td>A117.23(d)</td><td>D117.23(a)</td></tr> <tr><td>-</td><td>D117.23(b)</td></tr> <tr><td>A117.13(c)</td><td>D117.25</td></tr> <tr><td>A117.13(d)</td><td>D117.25</td></tr> <tr><td>A117.15(h)</td><td>D117.27</td></tr> <tr><td>A117.15(i)</td><td>D117.27</td></tr> <tr><td>A117.15(m)</td><td>D117.29</td></tr> <tr><td>-</td><td>D117.31</td></tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice D	-	D117.1	A117.15(e)	D117.3	-	D117.5	A117.13(b)	D117.7	A117.15(b)	D117.11	A117.15(c)	D117.11	A117.11	D117.13	A117.13(b)	D117.13	A117.15(b)	D117.13	-	D117.15	A117.15(f)	D117.17	A117.17	D117.19	A117.19	D117.19	A117.23(a)	D117.23(a)	A117.23(b)	D117.23(a)	A117.23(d)	D117.23(a)	-	D117.23(b)	A117.13(c)	D117.25	A117.13(d)	D117.25	A117.15(h)	D117.27	A117.15(i)	D117.27	A117.15(m)	D117.29	-	D117.31	Caso um dispositivo do Apêndice A não esteja relacionado nesta tabela, como substituído pelo requisito do Apêndice D, ele deve ser cumprido.
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice D																																																	
-	D117.1																																																	
A117.15(e)	D117.3																																																	
-	D117.5																																																	
A117.13(b)	D117.7																																																	
A117.15(b)	D117.11																																																	
A117.15(c)	D117.11																																																	
A117.11	D117.13																																																	
A117.13(b)	D117.13																																																	
A117.15(b)	D117.13																																																	
-	D117.15																																																	
A117.15(f)	D117.17																																																	
A117.17	D117.19																																																	
A117.19	D117.19																																																	
A117.23(a)	D117.23(a)																																																	
A117.23(b)	D117.23(a)																																																	
A117.23(d)	D117.23(a)																																																	
-	D117.23(b)																																																	
A117.13(c)	D117.25																																																	
A117.13(d)	D117.25																																																	
A117.15(h)	D117.27																																																	
A117.15(i)	D117.27																																																	
A117.15(m)	D117.29																																																	
-	D117.31																																																	
	D117.3 Redutor noturno																																																	
	(a) Aplica-se aos limites de jornada contidos nas seções D117.7 e D117.13 o redutor noturno contido no parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.	Considerando que as Tabelas D.2 e D.3 não apresentam limitações específicas para operações noturnas (como nos Apêndices B, C e E), optou-se por incluir no Apêndice D o redutor noturno previsto no Apêndice A.																																																
	D117.5 Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva																																																	
Referência: Parágrafo C117.5(a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 horas consecutivas dentro das 12 horas que antecedem:	Este conceito foi adotado a fim de propiciar um repouso mínimo do tripulante antes da jornada que permitisse a ele iniciá-la com um mínimo de fadiga em qualquer condição, seja logo após a jornada anterior, seja vindo de uma folga ou de férias.																																																
Referência: Parágrafo C117.5(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	Ressalta-se que, muitas vezes, o tripulante mora em uma localidade distante da sua base contratual, o que demandaria um deslocamento prévio à jornada levando a uma fadiga adicional em relação àqueles que moram na cidade da base contratual.																																																
Referência: Parágrafo C117.5(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	Finalmente, este requisito procura minimizar o problema verificado no acidente do Voo 3407 da Colgan Air (2009), onde os dois tripulantes passaram em translado a noite anterior à jornada, sem oportunidade de sono. Isto gerou em ambos uma fadiga acentuada, o que foi um dos fatores contribuintes para o acidente ocorrido.																																																
Referência: Parágrafo C117.5(a)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.																																																	
	D117.7 Limites de jornada e de tempo de voo. Tripulação simples																																																	
	(a) Um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior ou com tempo de voo maior do que o especificado na Tabela D.2.	<ul style="list-style-type: none"> Esta tabela foi derivada dos itens 7.1.5.I até IV do Relatório de AIR Nº 2/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO; Tripulações compostas e de revezamento: não há alteração dos valores constantes das Tabelas A.2 (limites de horas de voo) e A.5 (limites de jornada) do Apêndice A desse Regulamento. Considerando que foram mantidos os limites de jornada de trabalho e de tempo de voo para tripulações compostas e de revezamento, foram mantidos também os mínimos de acomodações de repouso a bordo. Foi adotado o redutor noturno previsto no Art. 39 da NLA [equivalente ao parágrafo A117.15(e)], uma vez que não foi adotado neste Apêndice o conceito de duração da jornada associada ao seu início. 																																																
	Tabela D.2: Duração máxima da jornada e do tempo de voo.																																																	
	<table border="1" data-bbox="877 1879 1609 1995"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Número de pilotos</th> <th>Jornada máxima (h)</th> <th>Tempo de voo máximo – avião (h)</th> <th>Tempo de voo máximo – helicóptero (h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Simple</td> <td>1 piloto</td> <td>12</td> <td>9,5</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Simple</td> <td>2 pilotos</td> <td>14</td> <td>11,5</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Número de pilotos	Jornada máxima (h)	Tempo de voo máximo – avião (h)	Tempo de voo máximo – helicóptero (h)	Simple	1 piloto	12	9,5	8	Simple	2 pilotos	14	11,5	8																																		
Tipo de tripulação	Número de pilotos	Jornada máxima (h)	Tempo de voo máximo – avião (h)	Tempo de voo máximo – helicóptero (h)																																														
Simple	1 piloto	12	9,5	8																																														
Simple	2 pilotos	14	11,5	8																																														
	Nota – Nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores a 12 horas com tripulação simples, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inclusão da nota para deixar mais claro que jornadas com tripulação simples superiores a 12 horas de duração depende de prévia celebração de ACT ou CCT com o SNA, conforme previsto no § 3º do Art. 19 da Lei 13.475/17. Isto deve ser demonstrado à ANAC antes da concessão desses valores de duração de jornada. Caso isso não ocorra, o manual do GRF do operador deve apresentar uma duração máxima de jornada de 12 horas para as operações aeromédicas com tripulação simples.																																																
	(b) Um tripulante pode realizar até duas jornadas de mais de 11 horas com tripulação simples a cada período de 168 horas consecutivas. Tais jornadas não podem ser consecutivas.	Incluída limitação para a fim de limitar a fadiga do tripulante em operações que tenham jornada acima do limite de 11 horas (tripulação simples) constante do Apêndice A. Referência: Tabela 1 e item 2.4.2 (Cumulative Effects: Maximum Cumulative Hours of Extension) do DRGBA.																																																
	D117.9 [Reservado]																																																	

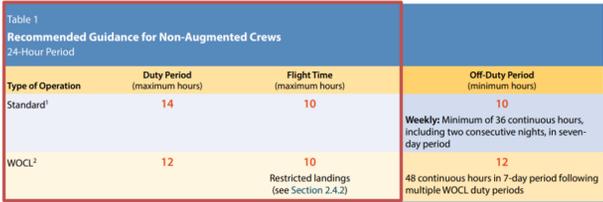
TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE D DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS									
	D117.11 Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações simples	Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.									
Referência: Parágrafo C117.11(b) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, o limite de uma jornada para tripulações simples pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas, se:										
Referência: Parágrafo C117.11(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora local do local de interrupção da jornada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;										
Referência: Parágrafo C117.11(b)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora local do local de interrupção da jornada), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou										
Referência: Parágrafo C117.11(b)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	Adotou-se o critério de jornada interrompida do Apêndice C do RBAC 117, uma vez que ele é semelhante aos respectivos critérios do Apêndice A (embora um pouco mais restritivo).									
Referência: Parágrafo C117.11(c) do Apêndice C desse Regulamento	(b) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.										
Referência: Parágrafo C117.11(d) do Apêndice C desse Regulamento	(c) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada e o tipo de acomodação oferecida pelo operador, com assinatura do piloto em comando.										
Referência: Parágrafo C117.11(e) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não podem ser considerados os tempos necessários para as atividades pós-voos, pré-voos 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.										
Referência: Parágrafo C117.11(f) do Apêndice C desse Regulamento	(e) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos na seção D117.23 deste Apêndice.										
	D117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento - avião										
	(a) Um tripulante compondo tripulações compostas ou de revezamento, em avião, não pode ser designado para uma jornada com duração maior ou com tempo de voo maior do que o especificado na Tabela D.3.										
	Tabela D.3: Duração máxima da jornada e do tempo de voo.										
Referência para o tempo máximo de voo: Tabela A.2 do Apêndice A. Referência para a duração máxima da jornada: Tabela A.5 do Apêndice A.	<table border="1" data-bbox="1024 1123 1467 1237"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Jornada máxima (h)</th> <th>Tempo de voo máximo (horas de voo)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Composta</td> <td>14</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Revezamento</td> <td>18</td> <td>16</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Jornada máxima (h)	Tempo de voo máximo (horas de voo)	Composta	14	12	Revezamento	18	16	Alinhamento com a seção A117.15(b) – Tabela A.5 - do Apêndice A.
Tipo de tripulação	Jornada máxima (h)	Tempo de voo máximo (horas de voo)									
Composta	14	12									
Revezamento	18	16									
	(b) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação composta ou de revezamento, as acomodações previstas na seção A117.11 do Apêndice A.	Alinhamento com a seção A117.11 do Apêndice A.									
Delayed Reporting Time	D117.15 Atraso no horário de apresentação										
Referência: Seção 700.121 do CAR VII 700.121 If an air operator advises a flight crew member, before the member leaves a rest facility, of a delay in excess of three hours in the member's reporting time, the member's flight duty period is considered to have started three hours after the original reporting time.	(a) Se um operador aéreo informar ao tripulante, antes que este deixe o seu local de repouso, sobre um atraso superior a três horas no seu horário de apresentação, considera-se que a jornada do tripulante se inicie três horas após o horário de apresentação original.	O objetivo deste parágrafo é manter o tripulante informado sobre o horário previsto para o início da jornada, evitando assim que ele se canse desnecessariamente iniciando a sua jornada antes do que é necessário. Detalhar a forma de cumprimento deste parágrafo este parágrafo em IS.									
Referência: Parágrafo C117.15(e) do Apêndice C desse Regulamento Referência: Inciso I do Art. 27 da Lei 13.475/17. Art. 27 da Lei 13.475/17. A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita por meio de: I - 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 (grifo nosso);	(b) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso.	Considera-se que o tempo de atraso como "sobreaviso" (analogamente ao previsto nos Apêndices B e C). Dessa forma, deve-se considerar na próxima jornada do tripulante o estabelecido na seção D117.19 deste Apêndice.									
	(c) Se uma jornada for atrasada, a sua duração deve levar em conta os requisitos do parágrafo D117.19(a)(3) deste Apêndice.	Considerando que o tempo de atraso deve ser considerado como "sobreaviso", a duração da jornada somada à duração do atraso deve ter um limite a fim de evitar uma fadiga excessiva do tripulante.									
Referência: Parágrafo C117.15(i) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Se uma jornada foi atrasada e o operador informa ao tripulante que a jornada não ocorrerá (cancelamento), então o tripulante deve ter um período de repouso com a duração prevista no parágrafo D117.19(a)(1), contado a partir do momento em que ele é informado do cancelamento.	Regra para cancelamento de jornada após um atraso de mais de 3 horas.									
	D117.17 Extensão										
Referência: Parágrafo C117.17(b) do Apêndice C desse Regulamento	(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:	Circunstâncias operacionais imprevistas: vide 117.3(c.1)									
Referência: Parágrafo C117.17(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até 1 (uma) hora;										
Referência: Parágrafo C117.17(b)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um); e										
Referência: Parágrafo C117.17(b)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(3) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em diário de bordo.	Nesse Apêndice as declarações devem ser feitas no Diário de Bordo e não em formulário específico, como previsto no Apêndice C.									
Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento	(b) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até 30 (trinta) minutos.										
Referência: Parágrafo C117.17(d) do Apêndice C desse Regulamento	(c) Uma jornada ou o tempo de voo não podem ser estendidos sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante do parágrafo D117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante do parágrafo D117.27 deste Apêndice.										

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE D DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS
Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Não obstante o parágrafo (c) desta seção, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções B117.25 ou B117.27, respectivamente.	Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice. Note que na situação especificada nesse parágrafo o repouso deve ser dado conforme o tempo de voo e jornada de trabalho efetivamente realizados. Circunstâncias operacionais imprevistas: vide 117.3(c.1)
	D117.19 Limites de sobreaviso, reserva ou tempo em solo entre etapas de voo	
Referência: Parágrafo C117.19(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Em acréscimo aos requisitos de sobreaviso e reserva estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	
Referência: Parágrafo C117.19(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	
Referência: Parágrafo C117.19(a)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	
Referência: Parágrafo C117.19(a)(4) do Apêndice C desse Regulamento, com adaptação. 6.4 To remove any doubt, the period of time in which an FCM is held in a standby-like arrangement must be treated as a duty period for the purposes of this CAO.	(3) Se um tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar: (i) para tripulações com 1 piloto: 14 horas; (ii) para tripulações com 2 pilotos: 16 horas.	
	(4) Sujeito ao parágrafo (a)(5) desta seção, se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado em até 8 horas do início de seu sobreaviso, os limites máximos de jornada previstos nas respectivas tabelas são aplicáveis.	Note que são permitidas tripulações compostas e de revezamento neste Apêndice, as quais seguem os limites de jornada e de tempo de voo do Apêndice A.
	(5) Se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado após 8 horas de um sobreaviso, os limites de jornada previstos nas respectivas tabelas devem ser diminuídos do valor que exceder as 8 horas de sobreaviso.	Note que são permitidas tripulações compostas e de revezamento neste Apêndice, as quais seguem os limites de jornada e de tempo de voo do Apêndice A.
	(6) Tempo de solo entre etapas de voo	
	(i) Previsto o tempo de solo entre etapas de voo por prazo superior a 3 (três) horas, o operador deve assegurar ao tripulante acomodação para reserva, conforme estabelecido no parágrafo 117.3(b)(2).	Parágrafo inserido, uma vez que este tipo de tempo no solo é semelhante a uma reserva. Deste modo, é razoável que o tripulante tenha uma acomodação semelhante àquela da reserva.
	D117.21 [Reservado]	
	D117.23 Períodos de repouso após a jornada e de folga periódica	
	Repouso após a jornada	
Referência: Parágrafo A117.23(a) do Apêndice A desse Regulamento Referência: Parágrafo A117.23(d) do Apêndice A desse Regulamento	(a) Em adição aos requisitos de repouso fora da base contratual constantes dos parágrafos A117.23(a) e A123.23(d) do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	
Referência: Lei 13.475/17	(1) O tempo mínimo de repouso tem duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:	
Referência: Art. 48 e 49 da Lei 13.475/17	(i) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas; (ii) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; (iii) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas até 18 horas; e (iv) 30 (trinta) horas de repouso, após jornada de mais de 18 (dezoito) horas.	Acompanha parâmetros da Lei, com a alteração para jornadas de mais de 18 horas. 
	(b) Para tripulantes compondo tripulação simples, em todos os casos, quando a jornada adentrar total ou parcialmente o WOCL, o período de repouso mínimo deve ser o maior entre:	A justificativa desta inclusão é que o período mínimo de 12 horas de repouso suceder tanto jornadas diurnas quanto noturnas deixa de considerar um importante aspecto circadiano. É mais fácil dormir à noite para a maioria das pessoas; assim, trabalhar à noite e dormir de dia requer mais esforço e, normalmente, fragmentação do sono em pelo menos dois momentos. O trabalho noturno exige um sono diurno, mas este não apresenta a mesma qualidade. Pela ritmicidade circadiana, os maiores valores de cortisol ocorrem pela manhã e, associados aos menores níveis de melatonina e ao aumento da temperatura central, promovem o estado de vigília durante as horas diurnas, e não o sono (BOSTOCK e STEPTOE, 2013; KUDIELKA et al., 2006). Quando o sono é diurno, ele pode sofrer uma redução de 1 a 4 horas quando comparado ao sono habitual (AKERSTEDT; WRIGHT Jr., 2009). Refs. BOSTOCK, S.; STEPTOE, A. Influences of early shift work on the diurnal cortisol rhythm, mood and sleep: Within-subject variation in male airline pilots. Psychoneuroendocrinology , v. 38, n. 4, p. 533–541, Apr 2013. KUDIELKA, B. M. et al. Morningness and eveningness: The free cortisol rise after awakening in “early birds” and “night owls”. Biol. Psychol. v. 72, n. 2, p.141–146, 2006. AKERSTEDT, T.; WRIGHT Jr., K. Sleep loss and fatigue in shift work and shift work disorders. Sleep Med Clin. ; v. 4, n. 2, p. 257–271, 2009.
	(1) 15 horas; e	
	(2) o previsto no parágrafo (a) desta seção.	
	Folga periódica	
Referência: Parágrafo A117.25 do Apêndice A desse Regulamento	(c) Em adição aos requisitos de folga periódica constantes da seção A117.25 (exceto A117.25(e)) do Apêndice A, deve ser observado o seguinte requisito:	Repete as limitações do Apêndice A.

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE D DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS
Referência: Parágrafo C117.23(f) do Apêndice C desse Regulamento	(1) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.	Repete as limitações do Apêndice C.
	D117.25 Limites de tempo de voo acumulados	Limites de tempo de voo acumulado Valem as mesmas regras do Artigo 33 da Lei e do parágrafo A117.13(c)
	(a) Devem ser cumpridos os limites mensais e anuais de horas de voo dos parágrafos A117.13(c) e A117.13(d) do Apêndice A.	
	D117.27 Limites de trabalho acumulado	Limites de jornada acumulado Lembrar aos operadores de que eles devem cumprir a seção 117.17 para operações com múltiplos apêndices.
	(a) Devem ser cumpridos os limites semanais e mensais de trabalho acumulado dos parágrafos A117.15(h) e A117.15(i) do Apêndice A.	Mesmas regras do Apêndice A.
	D117.29 Limites em operações na madrugada e início cedo	
Referência: Parágrafo C117.29(a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	
Referência: Parágrafo C117.29(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	
Referência: Parágrafo C117.29(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada.	Repete as limitações para operação na madrugada estabelecidas no Apêndice C.
Referência: Parágrafo C117.29(b) do Apêndice C desse Regulamento	(b) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (a) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	
	(c) Nenhum operador aéreo pode escalar e nenhum tripulante pode aceitar a escalação para duas operações consecutivas na madrugada a menos que:	
	(1) o repouso anterior à primeira operação na madrugada inclua o período de 22h00 até 08h00 livre de qualquer atividade; e	A inclusão desta barreira visa evitar que o tripulante acorde na madrugada na operação posterior ou na operação anterior a duas operações consecutivas na madrugada.
	(2) o repouso subsequente à segunda operação na madrugada inclua o período de 22h00 até 08h00 livre de qualquer atividade.	
	(d) Nenhum operador pode escalar e nenhum tripulante pode aceitar a escalação para mais de três jornadas consecutivas com início cedo.	A inclusão desta barreira deve-se aos resultados de pesquisa de doutorado (com resultados iniciais publicados em: SAMPAIO, Izabela Tissot Antunes; FISCHER, Frida Marina. O QUE OS PILOTOS PENSAM DE SUAS ESCALAS? In: Anais do Congresso Brasileiro de Ergonomia da ABERGO. Anais. São José dos Campos (SP). Parque Tecnológico de São José dos Campos, 2022. Disponível em: < https://www.even3.com.br/anais/abergo2022/528410-O-QUE-OS-PILOTOS-PENSAM-DE-SUAS-ESCALAS >. Acesso em: 22/11/2022) que mostraram mais que o dobro de chance de percepção de fadiga severa em jornadas após jornadas de início cedo (early-starts) consecutivas. Também foi um aspecto bastante citado nas entrevistas realizadas para a elaboração da referida pesquisa de doutorado.
Referência: Parágrafo C117.29(d) do Apêndice C desse Regulamento	(e) Os requisitos constantes desta seção também se aplicam às operações na madrugada e início cedo decorrentes de extensões.	Repete as limitações para operação na madrugada estabelecidas no Apêndice C.
	D117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo	
Referência: Parágrafo C117.31(a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com o parágrafo D117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	É importante destacar que, como previsto nos parágrafos 117.19(c)(2) e (3), os limites de jornada, tempo de voo, repouso, folgas etc. devem ser explicitamente incluídos no manual do operador.
Referência: Parágrafo C117.31(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	Idem
Referência: Parágrafo C117.31(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	Item

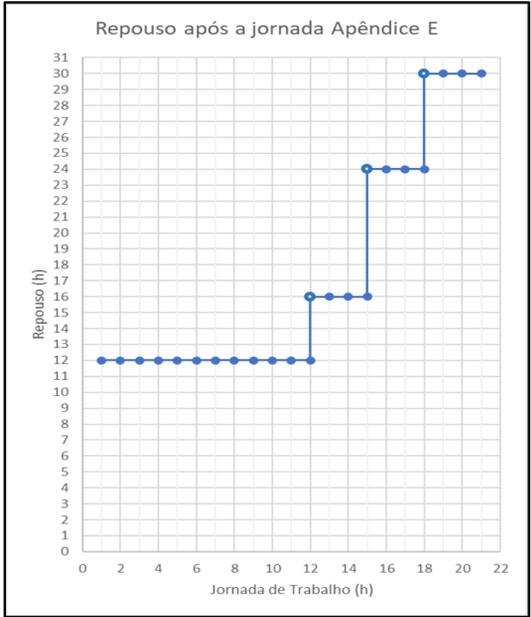
Apêndice E

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim de verificar a aplicabilidade desse Apêndice.																																								
	E117.1 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 117.15(b) 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.	Este Apêndice aplica-se às operações de longo curso por operadores privados sob RBAC 91, restritas à utilização de 2 pilotos ou mais, como proposto no Tema 14 da Agenda Regulatória 2021/2022 e analisado no Relatório de AIR Nº 3/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO. A restrição a operações internacionais, embora fosse o escopo do AIR e da demanda dos regulados, criaria complexidade para o planejamento da operação, obrigando às regras de transição entre Apêndices (A e E) quando houver etapa nacional realizada como parte de operação internacional, o que se avaliou como não sendo desejável. Neste Apêndice, considera-se operador aéreo privado [como citado no parágrafo 117.1(b)(6)] aquele definido no Inciso II do Art. 123 da Lei 7.565/83: “Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave: (...) II - a pessoa natural ou jurídica que utilize aeronave, de sua propriedade ou de outrem, de forma direta ou por meio de prepostos, para a realização de operações que não configurem a prestação de serviços aéreos a terceiros;”																																								
	(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:	Este parágrafo apresenta uma relação dos dispositivos da Lei 13.475/17 e do Apêndice que, em consonância com o Art. 19 da referida Lei, são substituídos por requisitos do Apêndice E.																																								
	Tabela E.1: Alterações de requisitos em função da adoção do Apêndice E.																																									
	<table border="1" data-bbox="1049 889 1440 1312"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice E</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>E117.1</td></tr> <tr><td>A117.15(e)</td><td>E117.3</td></tr> <tr><td>-</td><td>E117.5</td></tr> <tr><td>A117.13(b)</td><td>E117.7</td></tr> <tr><td>A117.15(b)</td><td>E117.11</td></tr> <tr><td>A117.15(c) e (d)</td><td>E117.13</td></tr> <tr><td>A117.15(b)</td><td>E117.15</td></tr> <tr><td>-</td><td>E117.17(b) até (e)</td></tr> <tr><td>A117.17</td><td>E117.19</td></tr> <tr><td>A117.19</td><td>E117.21</td></tr> <tr><td>A117.13(d)</td><td>E117.23(a)</td></tr> <tr><td>A117.23(b)</td><td>E117.23(a)</td></tr> <tr><td>A117.25(a)</td><td>E117.23(b) até (e)</td></tr> <tr><td>A117.25(b)</td><td>E117.25</td></tr> <tr><td>A117.13(c) Caput e Tabela A.3</td><td>E117.27</td></tr> <tr><td>A117.15(h)</td><td>E117.29</td></tr> <tr><td>A117.15(i)</td><td>E117.31</td></tr> <tr><td>A117.15(m)</td><td>E117.31</td></tr> <tr><td>-</td><td>E117.31</td></tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice E	-	E117.1	A117.15(e)	E117.3	-	E117.5	A117.13(b)	E117.7	A117.15(b)	E117.11	A117.15(c) e (d)	E117.13	A117.15(b)	E117.15	-	E117.17(b) até (e)	A117.17	E117.19	A117.19	E117.21	A117.13(d)	E117.23(a)	A117.23(b)	E117.23(a)	A117.25(a)	E117.23(b) até (e)	A117.25(b)	E117.25	A117.13(c) Caput e Tabela A.3	E117.27	A117.15(h)	E117.29	A117.15(i)	E117.31	A117.15(m)	E117.31	-	E117.31	Caso um dispositivo do RBAC 117 não esteja relacionado nesta tabela como substituído pelo requisito do Apêndice E, ele deve ser cumprido.
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice E																																									
-	E117.1																																									
A117.15(e)	E117.3																																									
-	E117.5																																									
A117.13(b)	E117.7																																									
A117.15(b)	E117.11																																									
A117.15(c) e (d)	E117.13																																									
A117.15(b)	E117.15																																									
-	E117.17(b) até (e)																																									
A117.17	E117.19																																									
A117.19	E117.21																																									
A117.13(d)	E117.23(a)																																									
A117.23(b)	E117.23(a)																																									
A117.25(a)	E117.23(b) até (e)																																									
A117.25(b)	E117.25																																									
A117.13(c) Caput e Tabela A.3	E117.27																																									
A117.15(h)	E117.29																																									
A117.15(i)	E117.31																																									
A117.15(m)	E117.31																																									
-	E117.31																																									
	E117.3 Redutor noturno																																									
Referência: Parágrafo C117.3(a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Todas as horas especificadas na tabela E2 e na seção E117.13 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no Parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.	Não será utilizado o redutor noturno neste Apêndice. A redução de 1,5 horas nas jornadas que englobam a WOCL (Tabela E2) considera a redução máxima de jornada pela aplicação do redutor noturno da Lei. Considere-se a jornada padrão de no máximo 13 horas. Destas, no máximo 12 horas seriam noturnas. Aplicando-se o redutor: 12h * 0.875 = 10,5h. Acrescenta-se em seguida a hora restante às 12h (para completar 13) e chega-se às 11,5h de jornada na WOCL. Considere-se ainda que as jornadas estendidas com tripulação simples por definição não devem acontecer na WOCL e possuem descanso aumentado antes e folga aumentada no final da semana.																																								
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 1 Sleep opportunity before an FDP or standby	E117.5 Oportunidade de sono e de repouso anterior à jornada, sobreaviso ou reserva																																									
1.2 An FCM must not be assigned or commence an FDP or standby commencing at home base unless he or she has at least 8 consecutive hours' sleep opportunity within the 12 hours immediately before:	(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	Referência adicional: Parágrafo C117.5(a) do Apêndice C desse Regulamento																																								
(a) if the commencement of the FDP has not been delayed — commencing the FDP; or	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	Referência adicional: Parágrafo C117.5(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento																																								
(b) subject to paragraph (c), if the commencement of the FDP has been delayed — the original reporting time for the FDP; or	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	Referência adicional: Parágrafo C117.5(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento																																								
(c) if the commencement of the FDP has been delayed by a single delay of 10 hours or more — commencing the FDP following the delay; or	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	Referência adicional: Parágrafo C117.5(a)(3) do Apêndice C desse Regulamento																																								
(d) for a standby — commencing the standby.																																										
<i>Note</i> See subsection 6 of this CAO for the definition of <i>sleep opportunity</i> , where it is defined as occurring during an off-duty period.																																										
CAR/SOR [604.99(1)(b)(ii)] 604.99 (1) Subject to sections 604.100 to 604.102, no private operator shall assign flight duty period to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's flight duty period would, as a result, exceed (...) (b) 15 consecutive hours in a period of 24 consecutive hours, if (...); or (ii) the rest period before the flight is at least 24 hours.	(b) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada estendida, a menos que tenha um repouso de no mínimo 24 horas, incluindo uma noite local, anterior ao início da operação estendida.	É um requisito do CAR/SOR [604.99(1)(b)(i)] para mitigação de riscos de fadiga para jornadas em tripulação simples com até 15h de jornada.																																								
2 FDP and flight time limits	E117.7 Limites de jornada e de tempo de voo – tripulação simples																																									
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 2.1 An FCM must not be assigned an FDP longer than the number of hours specified in Table 2.1 in this clause (the <i>FDP limit</i>), as determined by the local time at the start of the FDP. e Referência: C117.7 (a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Sujeito às seções E117.11 e E117.17, um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela E.2, a menos que ele faça parte de tripulação composta de acordo com a seção E117.13.	Regra para limites de jornada a serem especificados na Tabela E.2, sujeita a alteração por regras de jornada interrompida (E117.11), ou por regras de extensão (E117.17). É importante observar que, no presente Apêndice, uma tripulação simples deve ser composta de, no mínimo, dois pilotos.																																								

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS												
Referência: C117.7 (b) do Apêndice C desse Regulamento	(b) Sujeito à seção E117.17, um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado na Tabela E.2, de acordo com o tipo de operação, a menos que faça parte de tripulação composta de acordo com a seção E117.13.	Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice. Regra para limites de tempo de voo a serem especificados na Tabela E.2, sujeita a alteração por regras de extensão (E117.17).												
	Tabela E.2: Duração máxima da jornada de trabalho e do tempo de voo para um tripulante de tripulação simples, de acordo com o tipo de operação.	Apresenta a tabela de limites de jornada e tempo de voo para tripulação simples.												
<p>Duty/Rest Guidelines for Business Aviation – Flight Safety Foundation & National Business Aviation Association (DRGBA).</p> <p>DRGBA - Tabela 1:</p>  <p>2.3.1 Duty Period To reduce vulnerability to performance-impairing fatigue from extended hours of continuous wakefulness and prolonged periods of continuous performance requirements, cumulative duty per 24 hours should be limited. It is recommended that this limit not exceed 14 hours within a 24-hour period. The 14-hour duty period can be extended only with augmented flight crew (see Section 2.3.3).</p> <p>2.3.2 Duty Period: WOCL Given the performance decrements associated with the WOCL, it is recommended that this limit not exceed 12 hours within a 24-hour period. (...)</p> <p>2.4.1 Standard Flight Time To reduce vulnerability to performance-impairing fatigue from extended hours of continuous wakefulness and prolonged periods of continuous performance requirements, cumulative flight time per 24 hours should be limited. It is recommended that for standard operations, cumulative flight time should not exceed 10 hours within a 24-hour period. Standard operations include multiple flight segments and day or night flying.</p>	<p>Nota – Nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores a 12 horas com tripulação simples, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.</p> <p>Tabela E.2 - Tripulação simples – Limites de duração de jornada e de tempo de voo</p> <table border="1" data-bbox="981 715 1510 934"> <thead> <tr> <th>Tipo de jornada</th> <th>Jornada (h)</th> <th>Tempo de voo (h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Padrão</td> <td>13</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Na WOCL</td> <td>11,5</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Estendida</td> <td>Mais de 13 até 15</td> <td>Não há</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de jornada	Jornada (h)	Tempo de voo (h)	Padrão	13	10	Na WOCL	11,5	10	Estendida	Mais de 13 até 15	Não há	<p>Operações padrão: DRGBA – Tabela 1, porém com menos 1h de jornada, repouso ampliado, além de folga de 36h a cada 7 dias. Considerou-se, para a alteração proposta sobre a operação do tipo padrão, estudo que apontou baixa eficácia para mitigação de fadiga nas <i>standard operations</i> do DRGBA: Wollmuth. (2017) A Survey Measuring the Efficacy of Duty and Rest Guidelines in Business Aviation Operations. ProQuest Dissertations Publishing.</p> <p>Operações na WOCL: DRGBA – Tabela 1, mas com fator de redução da Lei para operações na madrugada (0,875) aplicado (sobre a jornada padrão) para o período máximo de uma jornada que toque a WOCL, estabelecendo assim limite de jornada menor que o do DRGBA. WOCL está definida no parágrafo (g) desta seção.</p> <p>Conforme § 4º do Art. 19 da Lei 13.475/17 e parágrafo 117.19 (j) desse regulamento, nos casos em que o GRF ou SGRF autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho ou a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações devem ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.</p>
Tipo de jornada	Jornada (h)	Tempo de voo (h)												
Padrão	13	10												
Na WOCL	11,5	10												
Estendida	Mais de 13 até 15	Não há												
<p>CAR/SOR [604.99(1)(b)(ii)]</p> <p>604.99 (1) Subject to sections 604.100 to 604.102, no private operator shall assign flight duty period to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member’s flight duty period would, as a result, exceed (...)</p> <p>(b) 15 consecutive hours in a period of 24 consecutive hours, if (...); or</p> <p>(ii) the rest period before the flight is at least 24 hours.</p>		Operações Estendidas: 604.99(1)(b) do CAR/SOR: operações com repouso prévio ampliado (24h) e limites estendidos de uso de tripulação simples. Permite as operações estudadas no AIR também com tripulação simples.												
	Nota – Nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores a 12 horas com tripulação simples, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC.	Inclusão da nota para deixar mais claro que jornadas com tripulação simples superiores a 12 horas de duração dependem de prévia celebração de ACT ou CCT com o SNA, conforme previsto no § 3º do Art. 19 da Lei 13.475/17.												
	(c) Para efeito desta seção, as seguintes definições são aplicáveis:													
<p>Referência: DRGBA - Tabela 1, Nota 1</p> <p>Notes</p> <p>1. Standard operations are defined as operations that do not encroach on the WOCL and are not extended operations.</p>	(1) Jornada padrão significa uma jornada em tripulação simples que não infringe a WOCL e não é estendida.	Infringir a WOCL significa adentrar essa janela temporal por 1 minuto ou mais.												
<p>Referência: DRGBA - Tabela 1, Note 2</p> <p>2. Window of circadian low (WOCL) operations are defined as a flight in which landing occurs during the WOCL, the flight passes through both sides of the WOCL, or the duty period starts at 0400 or earlier in the WOCL (see Section 2.1).</p>	(2) Jornada na WOCL significa uma jornada em tripulação simples que atravessa a janela de baixa no ritmo circadiano (WOCL), ou cujo início ou término ocorrem neste período.	Neste Apêndice o conceito de WOCL foi usado a partir do uso do DRGBA como base.												
<p>Referência: DRGBA - Tabela 1, Note 3</p> <p>3. Extended operations are defined as any operation with a duty period longer than 14 hours or flight time longer than 10 hours. Extended operations can involve duty/rest cycles longer than 24 hours. Source: Flight Safety Foundation and U.S. National Aeronautics and Space Administration e</p> <p>Referência: CAR SOR 604.99(1)(b)(ii)</p>	(3) Jornada estendida significa uma jornada em tripulação simples com tempo de voo superior a 10 horas ou limite de jornada com duração maior que 13 horas até um máximo de 15 horas e que não infringe a WOCL.	DRGBA - Tabela 1, para o conceito de uma operação com essas características, mas com limites alterados para o previsto na regulamentação do Canada: CAR SOR 604.99(1)(b)(ii).												
	(d) Condições para a realização de uma jornada estendida:													
Referência: CAR SOR 604.99(1)(b)(ii)	(1) O tripulante deve cumprir o repouso anterior previsto no parágrafo E117.5(b);	Para reforçar, no contexto das regras de jornada estendida, a regra de repouso prévio de no mínimo 24h.												
	(2) O tripulante deve cumprir o repouso posterior previsto no parágrafo E117.23(a)(2); e	Para reforçar, no contexto das regras de jornada estendida, a regra de repouso após a jornada, de no mínimo 18h. Regra oriunda da aplicação da fórmula prevista no Apêndice C.												
<p>Referências: DRGBA - Tabela 1:</p> <p>Weekly: Maximum of 4 cumulative hours of extension e</p> <p>2.4.2 Extended Flight Time: Non-Augmented</p> <p>Cumulative Effects: Maximum Cumulative Hours of Extension. Over time, extended flight time can result in cumulative effects of fatigue. To support operational flexibility and still minimize the potential for cumulative effects of fatigue, it is recommended that flight time can be extended by a cumulative total of four hours within a seven-day period. For example, there could be two two-hour extensions of the standard 10-hour flight time (2 hours x 2 = 4 hours) in a seven-day period. These extensions should not be scheduled on consecutive days.</p>	(3) Um tripulante pode realizar até duas jornadas estendidas a cada período de 168 horas consecutivas.	Referência: Tabela 1 e item 2.4.2 (Cumulative Effects: Maximum Cumulative Hours of Extension) do DRGBA.												
	(e) Não obstante o parágrafo (d)(2) desta seção, em adição às duas operações estendidas previstas naquele parágrafo, um tripulante pode realizar outros tipos de jornada dentro do referido período de 168 horas, desde que cumpra todos os requisitos a elas aplicáveis.	Para deixar claro que a limitação em E.117.7 (e)(2) aplica-se somente ao número de jornadas do tipo estendida.												
	E117.9 [Reservado]													

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS
	E117.11 Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples	Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim verificar a aplicabilidade desse Apêndice.
Referência: Parágrafo C117.11(b) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, o limite de uma jornada para tripulações simples pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas, se:	Alinhamento com Parágrafo C117.11(b) do Apêndice C.
Referência: Parágrafo C117.11(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora local do local de interrupção da jornada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	Alinhamento com Parágrafo C117.11(b)(1) do Apêndice C
Referência: Parágrafo C117.11(b)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora local do local de interrupção da jornada), o período de descanso for de no mínimo 6 horas e no máximo 8h, e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	Alinhamento com parágrafo C117.11(b)(2) do Apêndice C, com limitação de período de descanso em 8h de forma a limitar o tempo entre início e final da jornada a menos de 24 horas.
Referência: Parágrafo C117.11(b)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 8 (oito) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	Alinhamento com parágrafo C117.11(b)(3) do Apêndice C, com limitação de período de descanso em 8h de forma a limitar o tempo entre início e final da jornada a menos de 24 horas.
Referência: Parágrafo C117.11(c) do Apêndice C desse Regulamento	(b) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.	Alinhamento com Parágrafo C117.11(c) do Apêndice C
Referência: Parágrafo C117.11(d) do Apêndice C desse Regulamento	(c) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada e o tipo de acomodação oferecida pelo operador, com assinatura do piloto em comando.	Alinhamento com Parágrafo C117.11(d) do Apêndice C
Referência: Parágrafo C117.11(e) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não podem ser considerados os tempos necessários para as atividades pós-vo, pré-vo 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.	Alinhamento com Parágrafo C117.11(e) do Apêndice C
Referência: Parágrafo C117.11(f) do Apêndice C desse Regulamento	(e) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos na seção E117.23 deste Apêndice.	Alinhamento com Parágrafo C117.11(f) do Apêndice C
Referência: CAR 604.101 Extension of Flight Duty Period	E117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento	Esta seção foi baseada no CAR 604.101, possui limites de jornada próximos aos do DRGBA (o qual possui 18 e 20h, respectivamente, para uso de acomodações de descanso a bordo classes 2 e 1). Diferentemente do DRGBA, o CAR 604.101 não apresenta limites globais de tempo de voo, mas sim de tempo individual de voo na cabine (para cada tripulante) e prevê repouso ampliado em relação ao DRGBA.
604.101 If a flight crew is augmented by at least one flight crew member, if there is a balanced distribution of flight deck duty time and rest periods among the flight crew members, and if the next minimum rest period is at least equal to the length of the preceding flight duty period, the flight crew's flight duty period may be extended	(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:	Esta seção foi baseada no CAR 604.101. Explicar "distribuição balanceada do tempo individual de voo na cabine" na IS. A duração da jornada com tripulações compostas ou de revezamento não dependem do tipo de tripulação, mas apenas do tipo de descanso a bordo.
(1) to 17 hours with a maximum flight deck duty time of 12 hours, if a flight relief facility — seat is provided; and	(1) de até 17 horas, com máximo tempo individual de voo na cabine de 12 horas, desde que uma acomodação Classe 2 esteja disponível para o descanso a bordo; e	Esta seção foi baseada no CAR 604.101 Não há tempo máximo de voo estabelecido para este tipo de jornada. Estas jornadas não são consideradas como "Jornada Padrão", "Jornadas na WOCL" (mesmo que a operação entre na WOCL) ou "Jornada Estendida", como definidas no parágrafo E117.7(d).
(2) to 20 hours with a maximum flight deck duty time of 14 hours, if a flight relief facility — bunk is provided.	(2) de até 20 horas, com máximo tempo individual de voo na cabine de 14 horas, desde que uma acomodação Classe 1 esteja disponível para o descanso a bordo.	Esta seção foi baseada no CAR 604.101 Não há tempo máximo de voo estabelecido para este tipo de jornada. Estas jornadas não são consideradas como "Jornada Padrão", "Jornadas na WOCL" (mesmo que a operação entre na WOCL) ou "Jornada Estendida", como definidas no parágrafo E117.7(d).
	(b) Para efeito deste Apêndice, tempo individual de voo na cabine significa o tempo total que um tripulante de voo passa na cabine de comando durante uma jornada.	Explicação do conceito de <i>flight deck duty time</i> . Original em inglês (CASA): "the total time a flight crew member spends on the flight deck in a flight duty period". Conceito: basta o tripulante estar dentro da cabine de comando para contar para o " <i>flight deck duty time</i> " (independente se ele está ou não em um assento de pilotagem).
Referências: CAR 604.103 e 700.121 Delayed reporting time	E117.15 Atraso no horário de apresentação	
700.121 If an air operator advises a flight crew member, before the member leaves a rest facility, of a delay in excess of three hours in the member's reporting time, the member's flight duty period is considered to have started three hours after the original reporting time.	(a) Se um operador aéreo informar ao tripulante, antes que este deixe o seu local de repouso, sobre um atraso superior a três horas no seu horário de apresentação, considera-se que a jornada do tripulante se inicie três horas após o horário de apresentação original.	O objetivo deste parágrafo é manter o tripulante informado sobre o horário previsto para o início da jornada, evitando assim que ele se canse desnecessariamente iniciando a sua jornada antes do que é necessário. Explicar este parágrafo em IS.
604.103 When a private operator delays a flight crew member's reporting time by more than three hours, the flight crew member's flight duty period is considered to start three hours after the original reporting time if the private operator notifies the flight crew member of the delay	(b) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso.	Conforme o previsto no inciso I do Art. 27 da Lei 13.475/17 é vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos.
(a) within 12 hours before the original reporting time; and	(c) Se uma jornada for atrasada, a sua duração deve levar em conta os requisitos do parágrafo E117.19(a)(3) deste Apêndice.	Considera-se o tempo de atraso como "sobreaviso". Dessa forma, deve-se considerar na próxima jornada do tripulante o estabelecido na seção E117.19 deste Apêndice.
(b) at least one hour before the flight crew member leaves a rest facility.	(d) Se uma jornada foi atrasada e o operador informa ao tripulante que a jornada não ocorrerá (cancelamento), então o tripulante deve ter um período de repouso com a duração prevista no parágrafo E117.19(a)(1), contado a partir do momento em que ele é informado do cancelamento.	Regra para cancelamento de jornada após um atraso de mais de 3 horas.
Referência: Parágrafo C117.15(e) do Apêndice C desse Regulamento Referência: Inciso I do Art. 27 da Lei 13.475/17. Art. 27 da Lei 13.475/17. A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repouso regulamentares, será feita por meio de: I - 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 (grifo nosso);	E117.17 Reprogramação e extensão	
5 Reassignment and extension	(a) Reprogramação de tripulante (ou reprogramação). Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada e com diferente número de etapas a serem voadas, se:	Referência: Parágrafo C117.17(a) do Apêndice C desse Regulamento

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS
Referência: Parágrafo C117.17(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(1) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	Referência: Parágrafo C117.17(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento
Referência: Parágrafo C117.17(a)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(2) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto no Diário de Bordo.	Nesse Apêndice as declarações devem ser feitas no Diário de Bordo e não em formulário específico, como previsto no Apêndice C.
Referência: Parágrafos C117.17(b) e C117.17(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(b) 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, os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até 1 hora.	Referência: Parágrafos C117.17(b) e C117.17(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento
Referência: Parágrafo C117.17(b)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(1) Antes de exercer a opção de extensão de jornada prevista no parágrafo (b) acima, o piloto em comando deve certificar-se de que cada tripulante se considera apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado, ou no diário de bordo.	Declaração pode ser também no diário de bordo.
Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento e Cláusula 5.5 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019) 5.5 Despite the limits provided in the operations manual, the flight time limit for an FDP may be extended by not more than 30 minutes if: (a) it is operationally necessary in order to complete the duty; and (b) the FCM, or each FCM, considers himself or herself fit for the extension.	(c) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até 30 (trinta) minutos se:	Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento. Alinhamento com a cláusula 5.5 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019).
Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento Cláusula 5.5 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019)	(1) for operacionalmente necessário para completar a jornada; e	Idem.
Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento Cláusula 5.5 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019)	(2) cada tripulante considerar-se apto para executar a extensão.	Idem.
Referência: Parágrafo C117.17(d) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Uma jornada não pode ser estendida sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante da seção E117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante da seção E117.27 deste Apêndice.	Referência: Parágrafo C117.17(d) do Apêndice C desse Regulamento
Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento	(e) Não obstante o parágrafo (d) desta seção, o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando se:	Observar que na situação especificada neste parágrafo, o repouso deve ser dado conforme jornada de trabalho efetivamente realizada, o que deve ser tematizado na IS.
Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento	(1) circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada; e	Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento
Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento	(2) essas circunstâncias operacionais imprevistas obrigarem um tripulante a exceder qualquer limite permitido por este Apêndice.	Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento
6 Standby limits and standby-like arrangements	E117.19 Limites de sobreaviso, reserva ou tempo em solo entre etapas de voo	
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 6.1 An AOC holder must not require an FCM to be on continuous standby for a period longer than 14 hours.	(a) Em acréscimo aos requisitos estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	Referência adicional: Parágrafo C117.19(a) do Apêndice C desse Regulamento
6.2 The maximum allowable FDP after a call out from standby must be decreased by the number of hours by which the standby exceeds 4 hours.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	Referência adicional: Parágrafo C117.19(1) do Apêndice C desse Regulamento
6.3 A standby which is completed without a call out must be followed by an off-duty period of at least 10 consecutive hours.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	Referência adicional: Parágrafo C117.19(2) do Apêndice C desse Regulamento
	(3) Os tripulantes acionados na reserva para execução de outras tarefas não relacionadas ao voo, terão suas atividades do dia encerradas após o término do procedimento.	Este parágrafo procura especificar o que ocorrerá com um tripulante que, durante a reserva, é escalado para a realização de atividades que não são relacionadas ao voo.
6.4 To remove any doubt, the period of time in which an FCM is held in a standby-like arrangement must be treated as a duty period for the purposes of this CAO.	(4) Se um tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	Referência adicional: Parágrafo C117.19(4) do Apêndice C desse Regulamento
	(5) Tempo de solo entre etapas de voo	Parágrafo inserido, uma vez que este tipo de tempo no solo é semelhante a uma reserva. Deste modo, é razoável que o tripulante tenha uma acomodação semelhante àquela da reserva.
	(i) Previsto o tempo de solo entre etapas de voo por prazo superior a 3 (três) horas, o operador deve assegurar ao tripulante acomodação para reserva, conforme estabelecido no parágrafo 117.3(b)(2).	
7 Positioning	E117.21 Posicionamento	
APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 7. Positioning On completion of assigned flight duties in an FDP (the relevant FDP), an FCM may position to a suitable location as required by the AOC holder.	(a) O operador pode determinar, após a conclusão das tarefas de voo atribuídas a um tripulante em uma jornada, que o tripulante se posicione, conforme definição em 117.3(c)-I., em local adequado definido pelo operador.	Conforme item 7 do Apêndice 4 do CAO 48-1.
Note As with any duty, the time spent in positioning after completion of the FDP must be added to the relevant FDP when determining minimum off-duty periods under clause 8.	(b) O tempo dispendido nesse posicionamento pelo tripulante deve ser considerado como de jornada de trabalho para fins de determinação dos períodos de repouso, de folga e para o limite de trabalho acumulado, conforme previsões das seções E117.23 e E117.27.	Conforme a definição no item 6.3 e nota sob o item 7 do Apêndice 4 do CAO 48-1.
8 Off-duty period	E117.23 Períodos de repouso após jornada e de folga periódica	
Off-duty period following an FDP	Repouso após jornada	
Referência: parágrafo A117.23(a) do Apêndice A	(a) Em adição aos requisitos de repouso constantes do parágrafo A117.23(a) do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	Não são utilizados neste parágrafo os requisitos constantes dos parágrafos A117.23(b), A117.23(c) e A117.23(d), o quais são substituídos pelos requisitos E117.23(a)(1), E117.23(a)(2) e E117.23(a)(3) deste Apêndice.

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS												
<p>Referência: Art. 48 da Lei 13.475/17</p>	<p>(1) Exceto como previsto nos parágrafos (a)(2) e (a)(3) desta seção, o tempo mínimo de repouso tem duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:</p> <p>(i) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;</p> <p>(ii) 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas;</p> <p>(iii) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas e até 18 (dezoito) horas.</p> <p>(iv) 30 (trinta) horas de repouso, após jornada de mais de 18 (dezoito) horas.</p>	<p>Veja a Tabela 1 da Nota Técnica nº 116/2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 7935431) a fim de verificar a aplicabilidade desse Apêndice.</p> <p>Acompanha, para jornadas de até 18 horas, os parâmetros do Art. 48 da Lei 13.475/17.</p> <p>Para jornadas maiores que 18h, amplia-se para 30 horas de repouso seguindo a variação linear de parâmetros de repouso do Apêndice C, considerando a máxima jornada possível, que seria de 21h (“Quando uma jornada exceder 18 horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas.”).</p> <p>É importante ressaltar que este parágrafo se aplica a tripulações simples, compostas e de revezamento.</p> <p>O gráfico abaixo mostra o repouso após uma jornada como acima definido.</p> 												
<p>Referência: parágrafo C117.23(c) do Apêndice C desse Regulamento</p> <p>(c) Quando uma jornada exceder 12 horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas.</p>	<p>(2) Não obstante o previsto no parágrafo (a)(1)(ii) desta seção, após uma jornada estendida, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 18 horas.</p>	<p>Considerando as particularidades da jornada estendida (tripulação simples, até 15h de jornada) aplicou-se aqui 18 horas de repouso, ao invés de 16 horas, como resultaria da aplicação do Art. 48 da Lei 13.477/17. Usou-se como parâmetro o repouso calculado como 12 horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas, como previsto em C117.23(c).</p>												
<p>Referências: CAR/SOR 604.104</p> <p>604.104 No private operator shall assign duties to a flight crew member, and no flight crew member shall accept those duties, unless the private operator provides the flight crew member with one of the following periods with no assigned duties:</p> <p>(a) at least 36 consecutive hours in a period of seven consecutive days; or (...)</p> <p>e</p> <p>DRGBA – 2.2.2 Off-Duty Period: Recovery Opportunities</p> <p>The general principles outline the importance of recovery to minimize the cumulative effects of sleep loss and fatigue over multiple duty days. Two consecutive nights of normal sleep is a minimum requirement to recover from sleep loss and to enable an individual to return to duty sufficiently rested. Therefore, the standard off-duty period for recovery should be a minimum of 36 continuous hours, to include two consecutive nights of recovery sleep, within a seven-day period (calculated on a seven-day or 168-hour rolling basis). (...)</p>	<p>(3) Não obstante o previsto nos parágrafos (a)(1) e (a)(2) desta seção, um repouso com duração de 36 horas deve ter início, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contada a partir da apresentação do tripulante (o período), observados os limites da duração da jornada. Este repouso não substitui o requerido pelos parágrafos (a)(1) e (a)(2) desta seção.</p>	<p>Aplicável às jornadas padrão, estendida e às jornadas com tripulação composta ou de revezamento, para mitigação da fadiga acumulada, prevê-se, adicionalmente, repouso periódico de 36h a cada 7 dias, visando a mitigação de fadiga acumulada, alinhado com requisito de regulamento usado como base para a proposição, CAR/SOR 604.104 e com o item 2.2.2. do guia DRGBA.</p>												
<p>Referência: DRGBA – Tabela 1</p> <table border="1" data-bbox="64 1690 667 1884"> <thead> <tr> <th>Type of Operation</th> <th>Duty Period (maximum hours)</th> <th>Flight Time (maximum hours)</th> <th>Off-Duty Period (minimum hours)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Standard¹</td> <td>14</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>WOCL²</td> <td>12</td> <td>10 Restricted landings (see Section 2.4.2)</td> <td>12 48 continuous hours in 7-day period following multiple WOCL duty periods</td> </tr> </tbody> </table> <p>e</p> <p>2.2.3 Off-Duty Period (WOCL Operations)</p> <p>Extensive scientific research, including aviation data, demonstrates that maintaining wakefulness during the WOCL is associated with higher levels of performance-impairing fatigue than during daytime wakefulness. Duty periods that occur during the WOCL will have a higher potential for reduced performance and alertness than those that occur during daytime.</p> <p>It is recommended that following duty during the WOCL, the off-duty period should be a minimum of 12 uninterrupted hours within any 24-hour period. If three or more duty periods within a seven-day period encroach on all or any portion of the WOCL, it is recommended that the standard off-duty period (36 continuous hours within seven days) be extended to 48 hours to ensure recovery.</p>	Type of Operation	Duty Period (maximum hours)	Flight Time (maximum hours)	Off-Duty Period (minimum hours)	Standard ¹	14	10	10	WOCL ²	12	10 Restricted landings (see Section 2.4.2)	12 48 continuous hours in 7-day period following multiple WOCL duty periods	<p>(i) Caso os tripulantes tenham realizado uma jornada na WOCL dentro do período, a duração mínima do repouso estabelecido no parágrafo (a)(3) deve ser de 48 horas.</p>	<p>Baseado no DRGBA, mas considerando a realização de qualquer operação na WOCL, e não acima de duas.</p> <p>Interpretação: mesmo que haja uma única operação na WOCL no período de até 6 dias, deve-se aplicar o repouso de 48h contínuas e duas noites locais. Visa mitigar mais adequadamente a fadiga acumulada e o débito de sono semanal.</p>
Type of Operation	Duty Period (maximum hours)	Flight Time (maximum hours)	Off-Duty Period (minimum hours)											
Standard ¹	14	10	10											
WOCL ²	12	10 Restricted landings (see Section 2.4.2)	12 48 continuous hours in 7-day period following multiple WOCL duty periods											
	<p>(4) Não obstante o previsto no parágrafo (a)(1)(i) desta seção, para tripulantes em tripulação simples, quando a jornada incluir, total ou parcialmente, a madrugada, o período de repouso mínimo seguinte deve ser de, pelo menos, 15 horas.</p>	<p>A justificativa desta inclusão é que o período de 12 horas de repouso suceder tanto jornadas diurnas quanto noturnas deixa de considerar um importante aspecto circadiano. É mais fácil dormir à noite para a maioria das pessoas; assim, trabalhar à noite e dormir de dia requer mais esforço e, normalmente, fragmentação do sono em pelo menos dois momentos.</p>												
<p>Referência: Parágrafo A117.25 do Apêndice A desse Regulamento</p>	<p>Folga periódica</p> <p>(b) Em adição aos requisitos de folga periódica para esta operação definidos na seção A117.25 do Apêndice A, devem ser observados os requisitos constantes dos parágrafos (c) até (e) desta Seção.</p>													

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS												
Referência: Parágrafo C117.23(f) do Apêndice C desse Regulamento	(c) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.	Este requisito evita que a primeira jornada após a folga seja um "early start". O tripulante ao retornar de uma folga deve observar os requisitos da seção E117.5 deste Apêndice. O período de descanso requerido por aquela seção pode estar contido na folga.												
<p>Lei 13.475/17, Art. 50. Folga é o período não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.</p> <p>§ 1º Salvo o previsto nos §§ 2º e 3º do art. 41, a folga deverá ter início, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contada a partir da apresentação do tripulante, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso.</p> <p>§ 2º Os períodos de repouso mínimo regulamentar deverão estar contidos nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas previstos no § 1º deste artigo.</p> <p>(...)</p> <p>e</p> <p>DRGBA – 2.2.2 Off-Duty Period: Recovery Opportunities</p> <p>The general principles outline the importance of recovery to minimize the cumulative effects of sleep loss and fatigue over multiple duty days. Two consecutive nights of normal sleep is a minimum requirement to recover from sleep loss and to enable an individual to return to duty sufficiently rested. Therefore, the standard off-duty period for recovery should be a minimum of 36 continuous hours, to include two consecutive nights of recovery sleep, within a seven-day period (calculated on a seven-day or 168-hour rolling basis). (...)</p> <p>e</p> <p>CAR/SOR 604.104</p> <p>604.104 No private operator shall assign duties to a flight crew member, and no flight crew member shall accept those duties, unless the private operator provides the flight crew member with one of the following periods with no assigned duties:</p> <p>(a) at least 36 consecutive hours in a period of seven consecutive days; or (...)</p>	<p>(d) Folga periódica mínima. Não obstante o previsto no parágrafo 117.3(g), a duração da folga para operações sob este Apêndice deve ser de no mínimo 36 horas contínuas, englobando duas noites locais.</p>	<p>Aplicável às jornadas padrão, estendida e às jornadas com tripulação composta ou de revezamento sob este Apêndice, visando a mitigação de fadiga acumulada, amplia-se a folga mínima prevista no § 1º do Art. 50 da Lei 13.475/17 de um mínimo de 24h para o um mínimo 36h com 2 noites locais</p> <p>Isto está alinhado com requisito de regulamento usado como base para a proposição, CAR/SOR 604.104, além de previsão do item 2.2.2 do DRGBA.</p>												
<p>DRGBA - Tabela 1</p> <table border="1" data-bbox="64 977 672 1171"> <thead> <tr> <th>Type of Operation</th> <th>Duty Period (maximum hours)</th> <th>Flight Time (maximum hours)</th> <th>Off-Duty Period (minimum hours)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Standard¹</td> <td>14</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>WOCL²</td> <td>12</td> <td>10</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>Weekly: Minimum of 36 continuous hours, including two consecutive nights, in seven-day period</p> <p>48 continuous hours in 7-day period following multiple WOCL duty periods</p> <p>2.2.3 Off-Duty Period (WOCL Operations)</p> <p>Extensive scientific research, including aviation data, demonstrates that maintaining wakefulness during the WOCL is associated with higher levels of performance-impairing fatigue than during daytime wakefulness. Duty periods that occur during the WOCL will have a higher potential for reduced performance and alertness than those that occur during daytime.</p> <p>It is recommended that following duty during the WOCL, the off-duty period should be a minimum of 12 uninterrupted hours within any 24-hour period. If three or more duty periods within a seven-day period encroach on all or any portion of the WOCL, it is recommended that the standard off-duty period (36 continuous hours within seven days) be extended to 48 hours to ensure recovery.</p>	Type of Operation	Duty Period (maximum hours)	Flight Time (maximum hours)	Off-Duty Period (minimum hours)	Standard ¹	14	10	10	WOCL ²	12	10	12	<p>(e) Folga periódica mínima para viagens que contenham pelo menos uma jornada na WOCL. Não obstante o previsto no parágrafo (d) desta seção, a duração da folga após uma viagem que contenha, pelo menos, uma jornada na WOCL, deve ser de no mínimo 48 horas, englobando duas noites locais.</p>	<p>Baseado no DRGBA, porém considerando a realização de qualquer operação na WOCL, e não acima de duas.</p> <p>Interpretação: mesmo que haja uma única operação na WOCL no período de até 6 dias, deve-se aplicar a folga de 48h contínuas e duas noites locais. Visa mitigar mais adequadamente a fadiga acumulada e o débito de sono semanal.</p>
Type of Operation	Duty Period (maximum hours)	Flight Time (maximum hours)	Off-Duty Period (minimum hours)											
Standard ¹	14	10	10											
WOCL ²	12	10	12											
9 Limit on cumulative flight time	E117.25 Limites de tempo de voo acumulados													
	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	Para IS: limite inferior deve ser respeitado conforme seção 117.17 (isto é, quando o piloto for operar diferentes tipos de aeronave, como turboélices, pistão ou helicóptero). [Ver IS 117-003]												
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 9.1 The cumulative flight time accrued by an FCM during any consecutive 28-day period must not exceed 100 hours.	(1) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	Referência: parágrafo C117.25(a)(1)(i)												
9.2 The cumulative flight time accrued by an FCM during any consecutive 365-day period must not exceed 1 000 hours.	(2) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	Referência: parágrafo C117.25(a) (1)(ii)												
10 Limit on cumulative duty time	E117.27 Limites de trabalho acumulado													
Referência: parágrafo C117.27(a) do Apêndice C desse regulamento	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de trabalho acumulado especificados a seguir:	Limites de trabalho acumulado do Apêndice C. Para a IS: lembrar aos operadores que eles devem cumprir a seção 117.17 para operações com múltiplos apêndices.												
Referência: parágrafo C117.27(a)(1) do Apêndice C desse regulamento	(1) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	Ressalta-se que o §1º do Art. 41 da Lei 13.475/17 requer que seja celebrado o CCT ou ACT para que um limite acima de 44 horas semanais seja utilizado.												
Referência: parágrafo C117.27(a)(2) do Apêndice C desse regulamento	(2) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	Ressalta-se que o §1º do Art. 41 da Lei 13.475/17 requer que seja celebrado o CCT ou ACT para que o limite especificado neste parágrafo seja implementado.												
Referência: parágrafo C117.27(a)(3) do Apêndice C desse regulamento e Lei 13.475/17, Art. 41 (...) § 1º O limite semanal de trabalho previsto neste artigo poderá ser alterado mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapasse os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a extrapolação do limite mensal de 176 (cento e setenta e seis) horas.	(3) 176 horas mensais.	Limite estabelecido por Lei como não podendo ser extrapolado.												
Referência: parágrafo C117.27(b) do Apêndice C desse regulamento	(b) A duração do trabalho dos tripulantes será computada como se segue:	Repete o <i>caput</i> e Incisos I até V do Art. 41 da Lei 13.475/17												
Referência: parágrafo C117.27(b)(1) do Apêndice C desse regulamento	(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	Idem.												
Referência: parágrafo C117.27(b)(2) do Apêndice C desse regulamento	(2) reserva e 1/3 do sobreaviso;	Idem.												
Referência: parágrafo C117.27(b)(3) do Apêndice C desse regulamento	(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	Idem.												
Referência: parágrafo C117.27(b)(4) do Apêndice C desse regulamento	(4) adestramento em dispositivos de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões; e	Idem.												
Referência: parágrafo C117.27(b)(5) do Apêndice C desse regulamento	(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	Idem.												
11 Limits on infringing the WOCL and early starts	E117.29 Limites em operações na madrugada e início cedo													

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES PRIVADAS EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS
Referência: Parágrafo C117.29(a) do Apêndice C desse Regulamento.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	Repete as limitações para operação na madrugada estabelecidas no Apêndice C. Notar que madrugada é diferente de WOCL. Os dois conceitos deverão coexistir neste Apêndice, devendo isso ser salientado na IS.
Referência: Parágrafo C117.29(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento.	(1) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	Idem.
Referência: Parágrafo C117.29(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento.	(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.	Idem.
Referência: Parágrafo C117.29(b) do Apêndice C desse Regulamento.	(b) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (a) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	Idem.
	(c) Nenhum operador aéreo pode escalar e nenhum tripulante pode aceitar a escalação para duas operações consecutivas na madrugada a menos que:	
	(1) o repouso anterior à primeira operação na madrugada inclua o período de 22h00 até 08h00 livre de qualquer atividade; e	A inclusão desta barreira visa evitar que o tripulante acorde na madrugada na operação posterior ou na operação anterior a duas operações consecutivas na madrugada.
	(2) o repouso subsequente à segunda operação na madrugada inclua o período de 22h00 até 08h00 livre de qualquer atividade.	
	(d) Nenhum operador pode escalar e nenhum tripulante pode aceitar a escalação para mais de três jornadas consecutivas com início cedo.	A inclusão desta barreira deve-se aos resultados de pesquisa de doutorado (com resultados iniciais publicados em: SAMPAIO, Izabela Tissot Antunes; FISCHER, Frida Marina. O QUE OS PILOTOS PENSAM DE SUAS ESCALAS? In: Anais do Congresso Brasileiro de Ergonomia da ABERGO. Anais. São José dos Campos (SP). Parque Tecnológico de São José dos Campos, 2022. Disponível em: < https://www.even3.com.br/anais/abergo2022/528410-O-QUE-OS-PILOTOS-PENSAM-DE-SUAS-ESCALAS >. Acesso em: 22/11/2022) que mostraram mais que o dobro de chance de percepção de fadiga severa em jornadas após jornadas de início cedo (early-starts) consecutivas. Também foi um aspecto bastante citado nas entrevistas realizadas para a elaboração da referida pesquisa de doutorado.
Referência: Parágrafo C117.29(d) do Apêndice C desse Regulamento.	(e) Os requisitos constantes desta seção também se aplicam às operações na madrugada e início cedo decorrentes de reprogramações ou extensões.	Esclarecer que todos os requisitos desta seção se aplicam a reprogramações de tripulantes ou extensões de jornada.
12 Maximum durations must not be exceeded	E117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo	
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS Unless an extension is permitted under clause 5, in performing duty an FCM must not exceed the following:	(a) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com o parágrafo E117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	Referência: Parágrafo C117.31(a) do Apêndice C desse Regulamento.
(a) the maximum duration of the FDP specified for the FCM in the AOC holder's operations manual;	(1) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	Referência: Parágrafo C117.31(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento.
(b) the maximum flight time specified for the FCM in the AOC holder's operations manual.	(2) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	Referência: Parágrafo C117.31(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento.