

Anexo 11 do Desp 8838200

A tabela abaixo apresenta a referência cruzada entre os requisitos do RBAC 117 (Subpartes A, B e C, bem como do Apêndice A) e os artigos da Lei 13.475/17. Foram incluídos na proposta de Emenda 01 apenas os dispositivos da Lei 13.475/17 especificados na Coluna 5 do Anexo 2 da NT116//2022/GTNO-GNOS/GNOS/SPO.

Nota: Não foram incluídos os Apêndices B até E, uma vez que eles são do nível GRF e, como um todo, representam extrapolações dos requisitos da Lei 13.475/17.

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
SUBPARTE A GERAL	
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.	Art. 19
(b) Para os propósitos deste Regulamento são considerados operadores aéreos, ou simplesmente operadores:	Art. 5º
(1) operadores certificados pelo RBAC nº 121 e operadores regulares certificados pelo RBAC nº 135;	Art. 5º Inc. I
(2) operadores de táxi aéreo certificados pelo RBAC 135;	Art. 5º Inc. II
(3) todos os operadores de serviços aéreos especializados, , exceto aqueles referenciados nos parágrafos (b)(4) e (b)(5) dessa seção;	Art. 5º Inc. IV
(4) operadores de serviços aéreos especializados que conduzem operações aeroagrícolas prestada nos termos do RBAC 137 e operações de combate a incêndio;	Art. 5º Inc. IV
(5) operadores de serviços aéreos especializados certificados segundo os RBAC 141 e 142, que conduzem operações de ensino e adestramento de pessoal de voo; e	Art. 5º Inc. III
(6) os operadores de aviação geral operando exclusivamente segundo as regras do RBAC 91 quando realizando operações sem fins lucrativos com pilotos contratados , a serviço do operador da aeronave.	Art. 5º Inc. V
(c) Os tripulantes sujeitos a este Regulamento exercem suas funções profissionais nos operadores aéreos constantes do parágrafo 117.1(b) desse Regulamento.	Art. 5º Caput

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
<p>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.</p>	
<p>117.3 Definições</p>	
<p>As seguintes definições aplicam-se a este Regulamento:</p>	
<p>(a) aclimatação, 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;</p>	
<p>(b) acomodação:</p>	
<p>(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:</p>	
<p>(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;</p>	
<p>(ii) acomodação Classe 2 significa um assento na cabine de passageiros que permita uma posição para dormir horizontal ou quase horizontal (isto é, recline 45° 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</p>	
<p>(iii) acomodação Classe 3 significa um assento na cabine de comando ou na cabine de passageiros que recline 40° 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;</p>	
<p>(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</p>	

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(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;	
(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 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);	Art. 23 Art. 25 § 1º 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:	
(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 Inciso II
(2) por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa.	Art. 40 Inciso III
(e) descanso significa um período em que o tripulante fica desobrigado das suas atividades durante a jornada, não caracterizando repouso nem folga;	
(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 , 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;	Art. 50
(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;	

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
<p>(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.</p>	
<p>(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:</p>	
<p>(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</p>	
<p>(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;</p>	
<p>(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;</p>	Art. 19 § 2º
<p>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.</p>	
<p>(l) hora aclimatada significa a hora local na localidade onde o tripulante está aclimatado;</p>	
<p>(m) [Reservado]</p>	
<p>(m)-I hora local significa, para efeito deste regulamento, a hora da região específica (isto é, a “hora marcada no relógio” daquela região);</p>	
<p>(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:</p>	
<p>(i) Para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, WOCL significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;</p>	

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(ii) Para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se:	
(A) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, WOCL significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;	
(B) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, WOCL significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra.	
(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.	Art. 35
(1) A jornada na base contratual deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.	Art. 18 § único e Art. 35 § 1º
(2) Fora da base contratual, a jornada deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo operador.	Art. 18 § único e Art. 35 § 2º
(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.	Art. 35 § 3º
(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.	Art. 35 § 4º
(5) Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos (n)(3) e (n)(4) desta seção.	Art. 35 § 5º
(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;	Art. 35 § 6º
(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;	Art. 19 § 1º
(o)-I madrugada:	
(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;	Art. 42 § 4º
(2) Para operações realizadas sob o Apêndice B:	

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(i) se o tripulante está aclimatado: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante está aclimatado;	
(ii) se o tripulante está em um estado desconhecido de aclimatação: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante foi por último aclimatado;	
(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	
(4) Para operações realizadas sob os Apêndices D e E:	
(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;	
(ii) Para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se:	
(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;	
(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.	
(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;	
(q) operação complexa significa uma operação que envolva uma ou mais das seguintes condições:	
(1) uma tripulação composta ou de revezamento;	
(2) uma jornada que envolva uma diferença de três fusos horários ou mais; ou	
(3) uma jornada que seja iniciada quando o tripulante está:	
(i) em um estado desconhecido de aclimatação; ou	
(ii) não aclimatado ao local onde a jornada se inicia;	
(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;	Art. 19 § 2º

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos 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.	
(r) [Reservado]	
(s) oportunidade de sono significa um período durante o repouso ou folga quando um tripulante:	
(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;	
(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:	
(1) não inclui ser transportado de ou para acomodação para repouso, antes ou após uma jornada;	
(2) se realizado imediatamente antes de uma jornada que inclua um voo como tripulante deve ser considerado como parte da jornada;	
(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	
(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;	
(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;	Art. 46
(v) [Reservado].	
(w) reserva , significa o período em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do operador, no local de trabalho;	Art. 44
(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;	

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
<p>(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;</p>	Art. 19 § 2º
<p>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.</p>	
<p>(z) sobreaviso, , significa o período em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do operador.</p>	
<p>(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);</p>	Art. 30
<p>(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;</p>	Art. 14
<p>(ac) tripulação simples, significa a tripulação constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo;</p>	Art. 15
<p>(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:</p>	Art. 16 e Art. 16 § único
<p>(1) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;</p>	Art. 16 Inc I
<p>(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;</p>	Art. 16 Inc II
<p>(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).</p>	Art. 16 Inc III

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
<p>Nota – A Lei 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.</p>	
<p>(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;</p>	<p>Art. 17 e Art. 17 § único</p>
<p>Nota – A Lei 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.</p>	
<p>(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</p>	<p>Art. 4º Art. 4º § 1º Art. 4º § 2º</p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 45 e Art. 45 § 1º</p>
<p>117.5 Determinação de aclimação</p>	
<p>(a) Para efeitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:</p>	
<p>(1) local original: local onde o tripulante foi por último aclimatado; e</p>	
<p>(2) novo local: local onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso.</p>	
<p>(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:</p>	
<p>(1) a diferença entre o local original e o novo local for de menos de três fusos; e</p>	
<p>(2) o tripulante permaneceu em um estado aclimatado desde a última aclimação.</p>	
<p>(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.</p>	

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(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 aclimatação 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 aclimatação (seja aclimatado a um local específico ou em um estado desconhecido de aclimatação) 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	
(2) um período de adaptação que seja:	
(i) fora da sua base contratual;	
(ii) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; e	
(iii) reduzido em 12 horas para cada período de repouso anterior que:	
(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	
(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:	
(1) deve-se determinar a diferença de fusos entre:	
(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 aclimatação (novo(s) local(is));	
(2) em seguida, deve-se escolher a maior diferença de fusos entre o local original e cada um dos novo(s) local(is);	
(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;	
(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.	
Tabela 1: Período de adaptação para aclimatação	

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)			Dispositivos da Lei 13.475/17
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.			
SUBPARTE B LIMITES E REQUISITOS			
117.11 Operadores certificados segundo os RBAC 121 ou 135			
<p>(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:</p>			
<p>(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice;</p>			
<p>(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</p>			
<p>(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.</p>			
<p>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.</p>			
<p>(b) Não obstante o especificado nos parágrafos (a)(1), (a)(2) e (a)(3) desta seção, operações aeromédicas com aviões a jato ou turboélice 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.</p>			

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(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.	
117.13 Operações de serviço aéreo especializado	
(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.	
(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.	
117.15 Operações privadas	
(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.	
(b) Não obstante o especificado no parágrafo (a) dessa 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.	
(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.	
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:	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(e) O tripulante deve cumprir com o requisito de repouso do apêndice determinado no parágrafo (d) dessa seção antes de iniciar uma nova jornada.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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:	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(1) os apêndices a serem utilizados pelo operador;	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(2) os limites advindos do cumprimento de cada apêndice aplicável a cada tripulante, informando:	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(i) cada limite máximo para cada apêndice;	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(ii) cada limite mínimo para cada apêndice;	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(iii) os limites relevantes caso o operador utilize um SGRF; e	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(6) Compromisso com o desenvolvimento e manutenção de uma cultura de segurança operacional positiva.	
(d) [Reservado].	
(e) Registros e reportes.	
(1) O operador deve manter registros, incluindo reportes e documentos relevantes do seguinte:	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(i) escala de trabalho prevista dos tripulantes;	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(ii) escala de trabalho realizada dos tripulantes, horas de jornada e de voo;	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(iii) períodos reais de repouso e de descanso referentes à jornada interrompida e a bordo de aeronave, reserva, sobreaviso e folga; e	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(ii) enviado à ANAC em até 15 (dias) dias após a ocorrência da extensão.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(f) Base contratual.	
(1) Os operadores aéreos referenciados na Seção 117.1 devem:	
(i) determinar a base contratual de cada tripulante e informar a cada tripulante a sua base; ou	Art. 23 Art. 25 § 1º

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(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.	Art. 40 § único
(g) Escala de serviço. O operador deve publicar cada escala de serviço com a antecedência mínima prevista na seção A117.9 do Apêndice A.	Art. 26 Art. 27
(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.	Art. 19 Caput Art. 19 § 1º
(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.	
(j) [Reservado].	
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 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.	
117.21 Obrigações dos tripulantes	
(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.	Art. 19 Caput
(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.	Art. 19 Caput
(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.	Art. 19 Caput
(1) Este parágrafo não requer que o tripulante informe repetidamente uma situação de caráter permanente que já tenha sido anteriormente relatada ao operador.	Art. 19 Caput
Seções 117.23 até 117.59 reservadas.	

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
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) – Apêndices B, C e D	
(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.	Art. 19
(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:	Art. 19
(1) os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19(c), 117.19(e) e 117.19(f)(1)(ii) deste Regulamento;	Art. 19
(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	Art. 19
(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19(c)(4) relacionados à identificação de perigos;	Art. 19
(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;	Art. 19
(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	Art. 19
(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	Art. 19
(ii) não afetem a segurança operacional;	Art. 19
(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção;	Art. 19
(7) as atribuições e responsabilidades do GAGEF; e	Art. 19
(8) os procedimentos para atendimento aos requisitos dos Apêndices aplicáveis deste regulamento.	Art. 19
(d) Cada operador deve:	Art. 19

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(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;	Art. 19
(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	Art. 19
(3) incluir os currículos de treinamento requeridos por este parágrafo no programa de treinamento operacional.	Art. 19
(e) [Reservado]	
(f) O treinamento inicial deve:	Art. 19
(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento;	Art. 19
(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	Art. 19
(i) as causas da fadiga;	Art. 19
(ii) os prejuízos decorrentes da fadiga;	Art. 19
(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	Art. 19
(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	Art. 19
(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	Art. 19
(g) O treinamento periódico deve:	Art. 19
(1) ser realizado, no máximo, a cada dois anos;	Art. 19
(2) estar de acordo com um currículo de treinamento; e	Art. 19
(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (f) desta seção.	Art. 19
(h) Um tripulante deve:	Art. 19
(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	Art. 19
(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	Art. 19
(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.	Art. 19
(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	Art. 19

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(j) Um requerente de uma autorização para uso de um GRF deve apresentar um requerimento:	Art. 19
(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	Art. 19
(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	Art. 19
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 deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	Art. 19
(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:	Art. 19
(1) política e objetivos do SGRF, que contenham os seguintes elementos:	Art. 19
(i) política e compromisso da administração;	Art. 19
(ii) responsabilidade acerca da gestão de risco da fadiga;	Art. 19
(iii) designação do responsável pelo SGRF e os componentes do GAGEF; e	Art. 19
(iv) documentação;	Art. 19
(2) gerenciamento de riscos da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	Art. 19
a: (i) processo de monitoramento da fadiga da tripulação, incluindo, mas não se limitando	Art. 19
(A) processo de reporte de fadiga da tripulação;	Art. 19
(B) processo de reporte de eventos relacionados à fadiga da tripulação;	Art. 19
(ii) processo de identificação de perigos; e	Art. 19
(iii) processo de avaliação e mitigação dos riscos;	Art. 19
(3) garantia da segurança operacional quanto à fadiga, que contenha os seguintes elementos:	Art. 19
(i) processo de monitoramento do desempenho do SGRF;	Art. 19
(ii) processo de gestão da mudança (organizacional e operacional); e	Art. 19
(iii) processo de melhoria contínua do SGRF; e	Art. 19
(4) promoção do SGRF, que contenha os seguintes elementos:	Art. 19
(i) processo de treinamento para educação e conscientização; e	Art. 19
(ii) processo de comunicação acerca do SGRF; e	Art. 19

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(5) procedimentos operacionais aplicáveis à operação com limites específicos.	Art. 19
(c) Um requerente de uma aprovação para uso de um SGRF deve apresentar um requerimento:	Art. 19
(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	Art. 19
(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	Art. 19
117.65 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndice E	
(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.	Art. 19
(b) O operador deve incluir os seguintes itens no seu manual:	Art. 19
(1) os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19(c), 117.19(e) e 117.19(f)(1)(ii) deste Regulamento;	Art. 19
(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	Art. 19
(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19(c)(4) relacionados à identificação de perigos;	Art. 19
(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;	Art. 19
(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	Art. 19
(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	Art. 19
(ii) não afetem a segurança operacional;	Art. 19
(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção, incluindo os currículos de treinamento;	Art. 19
(7) os procedimentos para atendimento aos requisitos do Apêndice E.	Art. 19
(c) Cada operador deve:	Art. 19
(1) realizar treinamento inicial e periódico dos tripulantes abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições;	Art. 19
(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico	Art. 19

Anexo 11 do Desp 8838200

RBAC 117 – Emenda 01 (Minuta)	Dispositivos da Lei 13.475/17
(d) O treinamento inicial deve:	Art. 19
(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento, conforme previsões do operador ou da empresa contratada;	Art. 19
(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	Art. 19
(i) as causas da fadiga;	Art. 19
(ii) os prejuízos decorrentes da fadiga;	Art. 19
(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	Art. 19
(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	Art. 19
(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	Art. 19
(e) O treinamento periódico deve:	Art. 19
(1) ser realizado, no máximo, a cada dois anos;	Art. 19
(2) estar de acordo com o currículo de treinamento; e	Art. 19
(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (e) desta seção.	Art. 19
(f) Um tripulante deve:	Art. 19
(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	Art. 19
(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	Art. 19
(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.	Art. 19
(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	Art. 19
(h) Um requerente de uma autorização para uso de um GRF deve apresentar um requerimento:	Art. 19
(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	Art. 19
(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	Art. 19
(i) Cada requerente deve apresentar o requerimento à ANAC pelo menos 120 dias antes da data pretendida para início das operações segundo o GRF.	Art. 19

<p style="text-align: center;">APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 Emd 01 LIMITES BÁSICOS (NÍVEL BÁSICO)</p>	<p style="text-align: center;">Dispositivos da Lei 13.475/17</p>
<p>A117.1 Aplicabilidade</p>	
<p>(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.</p>	<p>Art. 1º, Caput Art. 1º § 2º</p>
<p>(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 ou 117.63 e/ou dos apêndices deste Regulamento (conforme aplicável).</p>	<p>Art. 19, Caput</p>
<p>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.</p>	
<p>A117.3 Tripulações</p>	
<p>(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.</p>	<p>Art. 13 § único</p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 18, Caput</p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 18 § único</p>
<p>A117.5 [Reservado]</p>	
<p>A117.7 Base Contratual</p>	
<p>(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.</p>	<p>Art. 25, Caput</p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 25 § 1º</p>

Anexo 11 do Desp 8838200

(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.	Art. 25 § 2º
(b) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	Art. 75 Inc. I
A117.9 Escala de Serviço	
(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:	Art. 26, Caput
(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, sobreaviso e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;	Art. 26 Inc. I
(2) escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.	Art. 26 Inc. II
(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.	Art. 26 § 3º
Nota – Nos casos em que a escala trazer 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.	Art. 26 § 1º
(b) Em 4 (quatro) meses do ano, as empresas estão autorizadas, caso julguem necessário, a divulgar escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso 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.	Art. 26 § 2º
(c) Para voos exclusivamente cargueiros, é autorizada a divulgação de escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folgas com antecedência mínima de 2 (dois) dias, para a primeira semana de cada mês, e 7 (sete) dias, para as semanas subsequentes.	Art. 27, Caput
(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:	Art. 27 Inc. I
(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, sobreaviso e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;	Art. 27 Inc. II
(2) escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.	Art. 27 § único

Anexo 11 do Desp 8838200

(3) Parágrafo único. 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.	Art. 75 Inc. II
(e) O parágrafo anterior não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	Art. 26, Caput
A117.11 Acomodações para Descanso a Bordo de Aeronave	Inclusão do título da seção.
(a) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação composta, descanso a bordo da aeronave, em acomodação pelo menos Classe 2.	Art. 29, Caput
(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.	Art. 29 § 1º
(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.	Art. 29, Caput
(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.	Art. 29 § 2º
A117.13 Limites de Voos e de Pousos	
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.	Art. 31, Caput
(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, acrescentando-se, nesse caso, 2 (duas) horas ao repouso que precede a jornada.	Art. 31 § 1º
(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.	Art. 31 § 2º
(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.	Art. 31 § 3º
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.	Art. 31 Inc. I até IV

Anexo 11 do Desp 8838200

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	Art. 31 Inc I até IV
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	
<p>(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.</p>			Art. 32, Caput
<p>(1) Aos tripulantes referidos neste parágrafo não são assegurados limites de pousos em uma mesma jornada.</p>			Art. 32 § 1º
<p>(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.</p>			Art. 32 § 2º
<p>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.</p>			
<p>Tabela A.2: Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção em uma mesma jornada.</p>			Art. 32 Inc I até IV
Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC 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	Art. 32 Inc I até IV
Composta		12 (doze) horas de voo	
Revezamento		16 (dezesesseis) horas de voo	
Todos os tipos	Helicópteros	8 (oito) horas de voo	
<p>Limites mensais e anuais de horas de voo</p>			
<p>(c) Aos tripulantes são assegurados os limites mensais e anuais de horas de voo da Tabela A.3.</p>			Art. 33, Caput
<p>(1) Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.</p>			Art. 33 § 1º
<p>(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.</p>			Art. 33 § 2º

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.

Tabela A.3: Limites mensais e anuais de horas de voo.

Art. 33 Inc I até IV

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)

Art. 33 Inc I até IV

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.

Art. 34

A117.15 Limites da Jornada

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.

Art. 36, Caput

(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.

Art. 41 § 5º

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

Tabela A.4: Limites de jornada dos tripulantes do parágrafo (a) desta seção.

Art. 36 Inc I até IV

Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (a)
Mínima ou Simples	9 (nove) horas
Composta	12 (doze) horas
Revezamento	16 (dezesesseis) horas

Art. 36 Inc I até IV

Anexo 11 do Desp 8838200

<p>(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.</p>	Art. 37								
<p>(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.</p>	Art. 37 § único								
<p>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</p>									
<p>Tabela A.5: Limites de jornada dos tripulantes do parágrafo (b) desta seção.</p>	Art. 37, Caput								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%; padding: 5px;">Tipo de tripulação</th> <th style="padding: 5px;">Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (b)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">Mínima ou Simples</td> <td style="padding: 5px; text-align: center;">11 (onze) horas</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Composta</td> <td style="padding: 5px; text-align: center;">14 (catorze) horas</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Revezamento</td> <td style="padding: 5px; text-align: center;">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	Art. 37 Inc I até III
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								
<p>Interrupção de jornada</p>									
<p>(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 compondo tripulação mínima ou simples, podem ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:</p>	Art. 38, Caput								
<p>(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;</p>	Art. 38 Inc. I								
<p>(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.</p>	Art. 38 Inc. II								
<p>(d) A condição prevista no parágrafo anterior deve ser consignada no diário de bordo da aeronave, com assinatura do comandante.</p>	Art. 38 § único								
<p>Redutor noturno</p>									
<p>(e) A hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, deve ser computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.</p>	Art. 39, Caput								
<p>(1) Para efeitos deste Apêndice, considera-se noturno:</p>	Art. 39 § único								
<p>(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;</p>	Art. 39 Inc. I								

Anexo 11 do Desp 8838200

(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.	Art. 39 Inc. II
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:	Art. 40, Caput
(1) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros; ou	Art. 40 Inc. I
(2) ocorrência de circunstâncias operacionais imprevistas, como definido no parágrafo 117.3(d.1).	Art. 40 Inc. II
(g) Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho prevista no parágrafo anterior 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.	Art. 40 Inc. III
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:	Art. 41, Caput
(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	Art. 41 Inc. I
(2) reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso;	Art. 41 Inc. II
(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	Art. 41 Inc. III
(4) adiestramento em dispositivo de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões;	Art. 41 Inc. IV
(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.	Art. 41 Inc. V
(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.	Art. 41 §1º
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	
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.	Art. 41 § 2º

Anexo 11 do Desp 8838200

<p>(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 (dezessete) dias.</p>	<p>Art. 41 § 3º</p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 41 § 4º</p>
<p>Exceção para operação agrícola</p>	
<p>(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 aprovado pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>	<p>Art. 41 § 6º</p>
<p>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.</p>	
<p>Limites de operação na madrugada</p>	
<p>(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.</p>	<p>Art. 42, Caput</p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 42 § 1º</p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 42 § 2º</p>
<p>(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.</p>	<p>Art. 42 § 3º</p>
<p>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.</p>	
<p>A117.17 Sobreaviso</p>	

Anexo 11 do Desp 8838200

(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.	Art. 43 Caput
(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.	Art. 43 § 2º
(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.	Art. 43 § 4º
(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.	Art. 43 § 5º
(e) No período de 12 (doze) horas previsto no parágrafo anterior, não devem ser computados os períodos de deslocamento de 90 (noventa) ou 150 (cento e cinquenta) minutos previstos nesta seção.	Art. 43 § 6º
(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.	Art. 43 § 7º
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.	
(g) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	
A117.19 Reserva	
(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.	Art. 44 § 2º
(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.	Art. 44 § 3º
(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).	Art. 44 § 4º Art. 44 § 5º
(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.	Art. 44 § 7º

Anexo 11 do Desp 8838200

<p>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.</p>	
<p>(e) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).</p>	Art. 75 Inc. II
<p>A117.21 Viagens</p>	
<p>(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.</p>	Art. 45 § 2º
<p>(b) O operador pode exigir do tripulante complementação de voo, quando fora da base contratual, para atender à realização de serviços inadiáveis.</p>	Art. 45 § 3º
<p>(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.</p>	Art. 45 § 4º
<p>(d) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).</p>	Art. 75 Inc. II
<p>A117.23 Períodos de Repouso</p>	
<p>(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.</p>	Art. 47, Caput
<p>(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.</p>	Art. 47 § 1º
<p>(2) Entende-se por acomodação adequada para repouso aquela estabelecida no parágrafo 117.3(b)(3).</p>	Art. 47 § 3º
<p>(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.</p>	Art. 47 § 4º
<p>(b) O tempo mínimo de repouso tem duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:</p>	Art. 48, Caput
<p>(1) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;</p>	Art. 48 Inc. I
<p>(2) 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas;</p>	Art. 48 Inc. II
<p>(3) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.</p>	Art. 48 Inc. III
<p>(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.</p>	Art. 48 § único

Anexo 11 do Desp 8838200

<p>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.</p>	
<p>(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.</p>	Art. 49
A117.25 Folga Periódica	
<p>(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.</p>	Art. 50 § 1º
<p>(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 anterior.</p>	Art. 50 § 2º
<p>(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.</p>	Art. 50 § 3º
<p>(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.</p>	Art. 50 § 4º
<p>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.</p>	
Número mensal de folgas	
<p>(e) O tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) tem um número mensal de folgas não inferior a 10 (dez).</p>	Art. 51, Caput
<p>(1) O número mensal de folgas previsto neste parágrafo pode ser reduzido até 9 (nove).</p>	Art. 51 § 1º
<p>(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.</p>	Art. 51 § 2º
<p>(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.</p>	Art. 52, Caput

Anexo 11 do Desp 8838200

(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.	Art. 52 § único
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.	Art. 53
(h) Quando o tripulante for designado para curso fora da base contratual, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base contratual.	Art. 54, Caput
(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.	Art. 54 § único

Nota: Não foram incluídos os Apêndices B até E, uma vez que eles são do nível GRF e, como um todo, representam extrapolações dos requisitos da Lei 13.475/17.