



Proposta de um RBAC para Gerenciamento da Fadiga

NPR do RBAC XXX: Gerenciamento da Fadiga

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
Subparte A – Geral			
XXX.1 Aplicabilidade			
<p>(a) Este regulamento estabelece limitações operacionais relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos.</p> <p>(b) Para os propósitos deste regulamento são considerados operadores aéreos, ou simplesmente operadores:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Operadores certificados pelo RBAC 121; (2) Operadores certificados pelo RBAC 135; (3) Operadores certificados pelo RBAC 125; (4) Operadores de Serviço Aéreo Especializados, conforme Art. 201 da Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica); (5) Operadores privados operando segundo o RBHA 91, ou regulamento que venha a substituí-lo, quando realizando operações sem fins lucrativos com pilotos contratados segundo a CLT, a serviço do operador da aeronave. 		Estabelecimento da aplicabilidade do regulamento em conformidade com o estabelecido nos Artigos 1º e 5º do PL 8.255/2014.	
XXX.3 Definições			
As seguintes definições aplicam-se a este regulamento:			
<p>(a) Aclimação, também conhecida como ajuste biológico, significa um estado no qual o ritmo circadiano de um membro da tripulação está sincronizado com a longitude da região onde o membro da tripulação está, conforme os requisitos estabelecidos na seção XXX.5.</p>	<p><u>EASA - ORO.FTL.105(1).</u> Acclimatised means a state in which a crew member's circadian biological clock is synchronised to the time zone where the crew member is.</p>	<p>Harmonização da definição de Aclimação com a da EASA, uma vez que a mesma fornece uma ideia clara do motivo pelo qual existe a necessidade de aclimação de um tripulante. Os documentos da ICAO não possuem uma definição explícita de aclimação. A determinação de que um tripulante está (ou não) aclimatado foi inserida na seção</p>	<p>O ritmo biológico do tripulante não fica dessincronizado por uma posição geográfica no planeta (porque a incidência de luz em cada posição geográfica do planeta varia com as horas do dia) e sim pelo fato de que o horário da localidade em que se encontra não coincide com o horário biológico do indivíduo. Nesse sentido, a definição de aclimação deve ser corrigida para levar em conta o "time zone", conforme definição da própria EASA inserida nas referências da</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
		<p>XXX.5. A definição de aclimatação foi também adaptada à utilização de “longitude” na sua definição (ao invés da expressão “fuso horário”) para conformidade com o resto do regulamento.</p>	<p>ANAC: <u>EASA - ORO.FTL.105(1)</u>. Acclimatised means a state in which a crew member’s circadian biological clock is synchronised to the time zone where the crew member is. Outro ponto importante é que ao considerar longitude poderemos ter um conflito nesse conceito de aclimatação. Por exemplo, suponhamos que exista um voo de A1 para B cuja diferença de longitude seja de 45° 01’ e que exista um voo de A2 para B cuja diferença seja de 44° 59’. Nesses casos, mesmo com A1 e A2 tendo a mesma hora legal teremos condições distintas no quesito aclimatação. Usar exemplos GRU versus GIG para a Europa!</p> <p>Portanto, propomos o seguinte texto: (a) Aclimatação, também conhecida como ajuste biológico, significa um estado no qual o ritmo circadiano de um membro da tripulação está sincronizado com a hora legal onde o membro da tripulação está, conforme os requisitos estabelecidos na seção XXX.5.</p> <p>Justificativa: os modelos biomatemáticos levam em conta a questão da dessincronização do relógio biológico comparando-se a hora onde o indivíduo está aclimatado com a hora legal da nova localidade. Ou seja, tais modelos incluem as variações decorrentes de horário de verão, principalmente porque a aclimatação também depende de questões de convívio social. [S. Hursh et al., Aviat Space Environ Med 2004; 75(3 Suppl): A44-53]</p>
<p>(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: (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 de uma aeronave que recline 45° ou mais em relação à vertical, tenha 137,5 cm (55 pol) ou mais de distância entre assentos, um assento de largura mínima de 50 cm (20 pol) e possua suporte para as pernas e os pés na posição reclinada. Adicionalmente, ela deve ser separada dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento e seja livre de</p>	<p>Rest facility means a bunk or seat accommodation installed in an aircraft that provides a flight crew member with a sleep opportunity.</p> <p><u>FAA - FAR 117.3 rest facility</u> (1) <i>Class 1 rest facility</i> means a bunk or other surface that allows for a flat sleeping position and is located separate from both the flight deck and passenger cabin in an area that is temperature-controlled, allows the flight crew member to control light, and provides isolation from noise and disturbance. (2) <i>Class 2 rest facility</i> means a seat in an aircraft cabin that allows for a flat or near flat sleeping position; is separated</p>	<p>Acomodação a bordo de aeronave: Especifica as instalações para descanso dos tripulantes a bordo da aeronave durante o voo, as quais terão impacto direto nos tempos de jornada e de voo especificados no Apêndice B da proposta de regulamento. Harmonização da definição da classe 1 com a regra da FAA, a qual favorece de uma forma efetiva o descanso ou o sono reparador de um tripulante durante o voo. FAR 117.3 rest facility (1). Harmonização da definição da classe 2 com a regra da EASA, pois ela é mais precisa que as definições da FAA e da CASA, o que a torna mais clara para</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>perturbação dos passageiros ou membros da tripulação.</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. 46 do PL 8.255/2014), 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.</p> <p>(3) Quando se referindo a acomodação para repouso (como definido no Art. 49 do PL 8.255/2014), significa quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade, e com acesso a alimentação. A moradia na base contratual de trabalho do tripulante contempla os requisitos de acomodação para repouso.</p>	<p>from passengers by a minimum of a curtain to provide darkness and some sound mitigation; and is reasonably free from disturbance by passengers or flightcrew members.</p> <p>(3) <i>Class 3 rest facility</i> means a seat in an aircraft cabin or flight deck that reclines at least 40 degrees and provides leg and foot support.</p> <p><u>EASA - CS.FTL.1.205 (c).</u></p> <p>Class 2 rest facility' means a seat in an aircraft cabin that reclines at least 45° back angle to the vertical, has at least a pitch of 55 inches (137,5 cm), a seat width of at least 20 inches (50 cm) and provides leg and foot support. It is separated from passengers by at least a curtain to provide darkness and some sound mitigation, and is reasonably free from disturbance by passengers or crew members;</p> <p><u>EASA - CS.FTL.1.205 (c) e CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 – 6.1 crew rest facility (c)(ii)</u></p> <p>Class 3 rest facility' means a seat in an aircraft cabin or flight crew compartment that reclines at least 40° from the vertical, provides leg and foot support and is separated from passengers by at least a curtain to provide darkness and some sound mitigation, and is not adjacent to any seat occupied by passengers.</p> <p><u>CAO 48.1 instrument 2013 – Definitions</u></p> <p>crew rest facility means a facility on board an aircraft available to an FCM for the FCM to obtain rest or sleep, and classified as follows:</p> <p>(a) class 1 means a bunk or other surface that:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) allows for a horizontal sleeping position; and (ii) is located separate from both the flight deck and passenger compartment in an area that: <ul style="list-style-type: none"> (a) is temperature-controlled; and (b) allows the FCM to control light; and (c) provides isolation from noise and disturbance. <p>(b) class 2 means a seat in an aircraft cabin that:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) allows for a horizontal or near-horizontal sleeping position; and (ii) is separated from passengers by at least a curtain 	<p>cumprimento por parte dos operadores. Adicionalmente, foi verificado que a FAA recebeu demandas sobre o conceito de “quase horizontal” por ser este um conceito subjetivo, e que esta AAC já está prevendo uma revisão da sua legislação para torná-la mais precisa. CS.FTL.1.205 (c). Harmonização da definição da classe 3 com as regras da EASA e da CASA, pois os requisitos adicionais (em relação aos da FAA) constantes dos regulamentos daquelas AAC favorecem de forma mais efetiva o descanso ou o sono reparador. CS.FTL.1.205 (c) e CAO 48.1 – Part 1 – 6.1 crew rest facility (c)(ii).</p> <p>Acomodação para reserva: conceito presente no § 5º do Art. 46 do PL 8.255/2014.</p> <p>Acomodação para repouso: conceito presente no do § 3º Art. 49 do PL 8.255/2014.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>that provides darkness and some noise mitigation, and (iii) is reasonably free from disturbance by passengers or crew members;</p> <p>(c) class 3 means a seat in an aircraft cabin or flight deck that:</p> <p>(i) reclines at least 40 degrees from the vertical plane; and (ii) provides leg and foot support in the reclined position.</p> <p><u>PL 8.255/2014</u> Art. 46. Reserva é o período de tempo no qual os tripulantes de voo ou de cabine permanecem, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição. § 5º Entende-se por acomodações adequadas para fins deste artigo poltronas em sala específica com controle de temperatura, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações. Art. 49. É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso, bem como transporte deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.</p>		
(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.	<p>FAA - FAR 117.3 fit for duty. <i>Fit for duty</i> means physiologically and mentally prepared and capable of performing assigned duties at the highest degree of safety.</p>	(b) Apto para o trabalho significa que uma pessoa está fisiológica e mentalmente preparada e capaz de executar as tarefas a ela designadas com segurança.	
(d) Base contratual significa a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado, especificando o aeroporto a ser utilizado pelo tripulante.	<p><u>PL 8.255/2014</u> Art. 23. Entende-se por base contratual a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado. Art. 26. Será fornecido pelo empregador transporte gratuito aos tripulantes de voo e de cabine sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto distante mais de 50 (cinquenta) quilômetros do aeroporto indicado como base contratual.</p>	<p>Definição constante do Art. 23 do PL 8.255/2014. A alteração proposta na definição vai ao encontro do art. 26, bem como do seu parágrafo 1º.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>§1º O tempo de deslocamento entre o aeroporto de base contratual e o aeroporto designado para o início do voo será computado na jornada de trabalho, terá início na base contratual e não será remunerado.</p> <p>§ 2º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante mais de 50 (cinquenta) quilômetros, a jornada de trabalho será encerrada conforme o disposto no art. 36 desta Lei, e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 2 (duas) horas.</p> <p>Art. 45. Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, no qual os tripulantes permanecem em local de sua escolha à disposição dos empregadores, devendo se apresentar no aeroporto ou em outro local determinado no prazo de até 90 (noventa) minutos, após recebimento de comunicação para o início de nova tarefa.</p> <p>§ 1º Quando em município ou conurbação dotada de 2 (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 receberem a comunicação para o início de nova tarefa.</p>		
(e) Distância entre assentos significa o espaço útil mínimo entre assentos, medido do ponto de fixação de um assento na aeronave ao ponto de fixação equivalente do assento à frente.		<p>Não foi encontrada uma definição formal de “distância entre assentos” (“pitch” em inglês) da ICAO. Deste modo, foi tomada da seguinte página da ANAC: http://www2.anac.gov.br/imprensa/selo_anac_identificar_aeronaves.asp</p>	
(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 excessiva 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.	<p>Doc 9966 – Glossário Fatigue. A physiological state of reduced mental or physical performance capability resulting from sleep loss, extended wakefulness, circadian phase, and/or workload (mental and/or physical activity) that can impair a person’s</p>	<p>Harmonização com o Doc 9966 - Glossário.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	alertness and ability to perform safety related operational duties.		
(g) Folga significa o período de tempo 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.	<u>PL 8.255/2014</u> <u>Art. 52.</u> Folga é o período de tempo 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.	Definição constante do Art. 52 do PL 8.255/2014.	
(h) Fuso horário 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.		O GT entende que é necessária a definição deste termo para que haja uma melhor compreensão dos requisitos em que o conceito de fuso horário esteja envolvido.	
(i) Grupo de Ação de Gerenciamento da Fadiga (GAGEF) significa o grupo composto de representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga (gerência, escala, pessoal operacional, representante legal dos empregados) bem como outros especialistas (cientistas, analistas, profissionais de saúde), que é responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização.	Fatigue Safety Action Group (FSAG). A group comprised of representatives of all stakeholder groups (management, scheduling, operational personnel) together with any additional specialist experts (i.e. scientists, data analysts, and medical professionals), that is responsible for coordinating all fatigue management activities in the organization.	Este grupo é citado nos apêndices deste regulamento, bem como nas seções XXX.61 e XXX.63.	Os Aeronautas entendem que a participação de ao menos um representante legal dos empregados no GAGEF é o ponto fundamental para a harmonização do Regulamento da ANAC com a nova Lei do Aeronauta (Lei 13.475/17), conforme §§ 2º e 3º do Art. 19: § 2º O sistema de gerenciamento de risco da fadiga será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil § 3º A implantação e atualização desse sistema será acompanhada pelo sindicato da categoria profissional. Portanto, consideramos de suma importância que seja mantido esse conceito. Dessa forma, parabenizam a agência pela redação proposta no RBAC.
(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: (1) uma abordagem prescritiva, que requer que o provedor de serviços atenda aos limites definidos pelo Estado enquanto gerencia os perigos relacionados à fadiga através 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.		Item incluído para definir o que o regulamento entende por “gerenciamento de fadiga”. Ele busca se harmonizar com o parágrafo 4.10 do Anexo 6 Parte I.	Proposta dos Aeronautas para o item (2): (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, <u>em consonância com o representante legal dos aeronautas através de um Acordo ou Convenção coletiva de trabalho.</u> Justificativa: Recomendamos fortemente que para que haja a aprovação de um SGRF primeiro tenhamos um pacto trabalhista celebrado entre as partes. Dessa forma, a ANAC ficará restrita a avaliar somente os aspectos de segurança operacional e de aderência aos requisitos do SGRF.

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			Reforçamos que esse conceito foi construído com todos os envolvidos na negociação de elaboração do PL 8255/14 (ANAC, SAC, ABEAR, SNA, Associações) como referência a um SAFETY CASE.
(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.	<u>Doc 9966 - Glossário</u> Fatigue risk management. The management of fatigue in a manner appropriate to the level of risk exposure and the nature of the operation, in order to minimize the adverse effects of fatigue on the safety of operations.	Harmonização com o Doc 9966 - Glossário.	
(l) Hora aclimatada significa a hora legal na localidade onde o tripulante está aclimatado.	CAO 48.1 Instrument 2013 – Definitions Acclimatised time means local time at the location where an FCM is acclimatised.	(l) Hora aclimatada significa a hora legal na localidade onde o tripulante está aclimatado.	
(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.	LUZ, Sabina F. A., <i>O estabelecimento da hora local brasileira</i> , UFF, dissertação, curso de história, 2014.	O GT entende que a adoção deste conceito facilita a aplicação dos requisitos que envolvem hora.	
(n) Jornada 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. (1) A jornada na base contratual será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho. (2) Fora da base contratual, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador. (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. (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. (5) Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos (n)(3) e (n)(4) desta seção. (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.	<u>PL 8.255/2014</u> Art. 36. Jornada é a duração do trabalho do tripulante de voo ou de cabine, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado. § 1º A jornada na base contratual será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho. § 2º Fora da base contratual, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador. § 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto ou outro local estabelecido pelo empregador não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo. § 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais. § 5º Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos 3º e 4º deste artigo. § 6º Os limites previstos no § 4º deste artigo 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	Definição constante do Art. 36 do PL 8.255/2014.	Nota dos Aeronautas: O parágrafo (6) abaixo é um exemplo prático de que a construção de um SGRF sem a celebração de um ACT irá impactar em mudanças que trarão possíveis reduções de força de trabalho sem a participação da categoria. Logo, a prerrogativa de se alterar regras pré-estabelecidas a partir de um SAFETY CASE, sem um acordo prévio entre trabalhadores e empresas, atribui a ANAC o poder de interferência nas relações trabalhistas! (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.

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	(trinta) minutos.		
<p>(o) Limites operacionais, no contexto deste RBAC, 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.</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u> Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos de um sistema de gerenciamento de risco da fadiga. § 1º As limitações operacionais referidas ao caput deste artigo, compreendem 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. § 2º O sistema de gerenciamento de risco da fadiga será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil § 3º A implantação e atualização desse sistema será acompanhada pelo sindicato da categoria profissional. § 4º Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga autorizar a superação das 12 horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas através de acordo ou convenção coletiva de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.</p> <p><u>CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 3 – Clause 14.2 Note</u> 14.2 An AOC holder must determine for each FCM the limits and requirements that apply to the FCM in accordance with the Appendix that the holder has chosen to apply to the FCM. Note The word “limit” in a provision refers expressly or impliedly to a quantity of time and, depending on the context and other language of the provision, is used to denote a maximum quantity of time that is not to be exceeded except in accordance with this Order, or a minimum quantity of time that is not to be reduced except in accordance with this Order.</p>	<p>Definição de “limites operacionais” constante do § 1º do Art. 19 do PL 8.255/2014. Definição de “limite” harmonizada com o CAO 48.1 Instrument 2013.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
(p) Madrugada significa o período de tempo transcorrido entre 00h00 e 06h00, hora legal onde o tripulante está aclimatado.	<p><u>PL 8.255/2014</u> Art. 44. As jornadas de trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine respeitarão o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, limitadas a 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante. § 4º Entende-se como madrugada, o período de tempo transcorrido, total ou parcialmente, entre 00:00 (zero) hora e 06:00 (seis) horas, horário de Brasília.</p>	<p>Definição constante do § 4º do Art. 44 do PL 8.255/2014, alterada para considerar o local onde o tripulante está aclimatado e para retirar a expressão “total ou parcialmente”. Tais alterações foram feitas a fim de fixar o período do que seja uma madrugada em relação a qualquer localidade.</p>	
(q) Noite local significa um período de 8 horas consecutivas incluídas nas horas compreendidas entre 22h00 e 08h00, horário legal.	<p>ORO.FTL.105 DEFINITIONS (16) local night means a period of 8 hours falling between 22:00 and 08:00 local time.</p>	<p>Harmonização com ORO.FTL.105 (16) local night (EASA), por sugestão dos operadores aéreos ABEAR e SNA.</p>	
(r) 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 maior que 45° de longitude; ou (3) uma jornada que seja iniciada quando o tripulante está: (i) em um estado desconhecido de aclimação; ou (ii) não aclimatado ao local onde a jornada se inicia.	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 – 6.1 – Complex Operations</u> Complex operation means an operation which involves 1 or more of the following: (a) an FDP with a displacement time of 2 hours or more; (b) an augmented crew operation; (c) an FDP that commences when the FCM is: (i) in an unknown state of acclimatisation; or (ii) acclimatised to a location other than the location where the FDP commences. Note: AOC holders should consider the impact of Daylight Saving Time on local time differences for relevant locations because Daylight Saving Time may have an impact on whether or not an operation is complex.</p>	<p>Definição constante do CAO 48.1 Instrument 2013, exceto no que se refere à diferença de fusos horários que foi aumentada de duas para três horas em função da alteração do requisito de aclimação (veja parágrafo XXX.5(a)(1) abaixo). CAO 48.1 – Part 1 - 6.1 complex operation. Esta definição será aplicada no Apêndice B da presente proposta de RBAC.</p>	<p>Proposta dos Aeronautas: Utilizar na definição de operação complexa um parâmetro de diferença horária entre o local de início da viagem (onde o tripulante estiver aclimatado) e o novo destino. Essa diferença horária será a diferença entre a hora legal das duas cidades, ou seja, a diferença “real” de relógio entre os indivíduos que estão na cidade “A” e aqueles que estão na cidade “B”. Essa definição está balizada cientificamente conforme descrito pelo modelo SAFTE-FAST. [S. Hursh <i>et al.</i>, Aviat Space Environ Med 2004; 75(3 Suppl): A44-53]</p> <p>Justificativa: A utilização de diferença de longitude proposta pela ANAC não tem fundamentação científica e está em desacordo com o preconizado no segundo parágrafo do Art. 19 do PL 8255/14: § 2º O sistema de gerenciamento de risco da fadiga será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil. De acordo com o DOC 9966, não existe previsão de se utilizar variação longitudinal para o conceito de aclimação que, conseqüentemente, interfere no conceito de operação complexa. Por essa razão, os aeronautas recomendam que sejam adotados os critérios definidos na sua proposta que pode ser acessada no link (item 4.2.4): http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>Nota dos Aeronautas: Conforme debatido com a ANAC, alguns itens constantes da Minuta do RBAC sobre FRMS (dentre eles a questão da aclimação) possuem um alto grau de complexidade. Por essa razão,</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>sempre nos manifestamos favoráveis à realização de um estudo científico brasileiro que possa melhor elucidar os fenômenos analisados e balizar a tomada de decisão da agência. Portanto, no intuito de contribuirmos para essa discussão, apresentaremos um ofício à ANAC com uma Proposta de Pesquisa de Fadiga na Aviação Civil Brasileira coordenada pela agência, com a participação das empresas, sindicato, associações, centros de pesquisa e universidades. O escopo inicial dessa proposta pode ser acessado no link: http://www.aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Proposta_Pesquisa_RBAC_Fadiga.pdf</p>
<p>(s) Operação na madrugada significa uma jornada em que mais de 30 minutos estejam compreendidos entre 00h00 e 06h00, hora legal onde o tripulante está aclimatado.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 – 6.1 – Late Night Operations</u> Late night operation means an operation where an FDP includes more than 30 minutes between the hours of 2300 and 0530 local time at the location where the FCM is acclimatised. Note: If an FCM is in an unknown state of acclimatisation, an operation in the time frame mentioned in the definition is not considered to be a late night operation.</p>	<p>Definição constante do CAO 48.1 Instrument 2013.</p>	<p>A ANAC define madrugada como sendo “o período de tempo transcorrido entre 00h00 e 06h00, hora legal onde o tripulante está aclimatado.” E define operação na madrugada como sendo “uma jornada em que mais de 30 minutos estejam compreendidos entre 00h00 e 06h00, hora legal onde o tripulante está aclimatado.” Ou seja, essa definição de operação na madrugada derruba a definição inicial de madrugada!</p> <p>Posicionamento dos Aeronautas: Inserir na definição de madrugada o texto do Art. 44 da Lei 13.475/17 que considera madrugada qualquer programação de voo ou de reserva transcorrida total ou parcialmente entre as 0:00 e 06:00.</p> <p>Justificativa: Conforme parágrafo 4 do Art. 19 da Lei 13.475/17, verifica-se que a autonomia da agência está em modificar através de um Programa de Gerenciamento da Fadiga alguns limites operacionais constantes na Lei do Aeronauta, porém não dá a prerrogativa para que a Agência modifique CONCEITOS. Reforçamos também que a definição de madrugada da Lei Federal está harmonizada com a CCT que por sinal foi fruto de discussões entre ABEAR e SNA. Ou seja, um conceito já acordado entre as partes está sendo modificado pelo RBAC da agência. Tal prerrogativa contraria disposição contida na Lei de criação da ANAC (Lei 11.182/2005), além de confrontar dispositivo negociado e já constante em Lei. Sobre esse assunto vale lembrar que uma pesquisa recente apontou para um cenário de fadiga crônica no Brasil (Licati, 2015). Esse cenário foi atribuído em parte nessa pesquisa pelas</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>sequências de programações muito cedo pela manhã. Tais sequências aumentam significativamente o débito de sono conforme prognósticos do modelo SAFTE-FAST. Com essa definição proposta pela ANAC os aeronautas poderão voar por seis dias consecutivos com apresentação as 05h30 sem ser considerada madrugada. A combinação indesejável dessa característica com a majoração de jornada com a apresentação muito cedo pela manhã fará com que os otimizadores de escala busquem repetir essas configurações nas chaves de voo (pairings e rosters), fato que certamente aumentará a incidência de fadiga. O projeto Fadigômetro poderá identificar esses perigos potenciais nas escalas dos tripulantes.</p> <p>Essa definição de operação na madrugada afeta significativamente as regras incluídas para programações muito cedo pela manhã, uma vez que apresentação as 05h30 não configura madrugada!</p>
<p>(t) Oportunidade de sono significa um período de tempo durante o repouso ou folga quando um tripulante:</p> <p>(1) não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal; e</p> <p>(2) tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 – 6.1 – Sleep Opportunity</u> Sleep opportunity means a period of time during an off-duty period when an FCM:</p> <p>(a) is not meeting the reasonable requirements of bodily functioning such as eating, drinking, toileting, washing and dressing; and</p> <p>(b) has access to suitable sleeping accommodation without, under normal circumstances, being interrupted by any requirement of the AOC holder.</p> <p>Note When an FCM is interrupted during sleep opportunity, this may affect the FCM’s fitness for duty before the commencement of, or during, the next FDP.</p>	<p>Definição constante do CAO 48.1 Instrument 2013.</p>	<p>Posição dos Aeronautas:</p> <p>(t) Oportunidade de sono significa um período de tempo durante o repouso ou folga quando um tripulante:</p> <p>(1) não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal; e</p> <p>(2) tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador.</p> <p>Justificativa: No Artigo 19 da nova Lei do Aeronauta fica claro que a normativa da ANAC não modifica conceitos da Lei e com essa proposta o conceito de repouso está sendo modificado. De fato, o item t (2) está conflitando com o item (v) que define o repouso como um período de tempo no qual o tripulante está desobrigado da prestação de qualquer serviço.</p> <p>Acreditamos que a ANAC tenha considerado período de repouso mínimo, porém o repouso efetivo para uma dada viagem deve ser computado do término da jornada anterior até o início da próxima jornada. Ou seja, o intervalo de tempo entre o término do repouso mínimo e o término do repouso efetivo também é repouso, tendo em vista que os aeronautas não são remunerados.</p> <p>Dessa forma, o item t (2) conflita com a definição de repouso do Art. 48 da Lei do Aeronauta.</p>
<p>(u) 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</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 – 6.1 – Adaptation Period</u></p>	<p>Definição constante do CAO 48.1 Instrument 2013. CAO 48.1 – Part 1 - 6.1 adaptation period.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
particular.	Adaptation period means a continuous off-duty period for an FCM to become acclimatised to a particular location.		
(v) Repouso significa o período ininterrupto após uma jornada, ou que a antecede, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.	PL 8255/14 Art. 48 Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado de prestação de qualquer serviço.	Definição constante do Art. 48 do PL 8.255/2014, com a substituição de “espaço de tempo” por “período” e acréscimo de “ou que a antecede”, para proteger o descanso anterior à jornada.	
(w) Reprogramação significa a designação de um tripulante para atender uma programação diferente daquela para a qual ele estava inicialmente designado.	<u>CAO 48.1 Instrument 2013. CAO 48.1 – Part 1 - 6.1 reassign.</u> Reassign means to assign to an FCM in a modified form that which had previously been assigned to the FCM.	Definição constante do CAO 48.1 Instrument 2013. CAO 48.1 – Part 1 - 6.1 reassign.	
(x) Reserva significa o período em que o tripulante permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.	<u>PL 8.255/2014</u> Art. 46. Reserva é o período de tempo no qual os tripulantes de voo ou de cabine permanecem, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.	Definição constante do Art. 46 do PL 8.255/2014.	
(y) 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.		O conceito de Ritmo Circadiano foi proposto por Menna-Barreto (2004) e Marques e Menna-Barreto (1997): A maioria dos processos biológicos e psicológicos seguem ritmos naturais. Aqueles que têm um período que tende a coincidir com o período do ciclo dia/noite de 24h são chamados ritmos circadianos. Os ritmos circadianos são autossustentados (coordenados pelos núcleos supraquiasmáticos e relógios periféricos) e influenciados pelos sinais do ambiente externo, tais como o ciclo claro-escuro, organização social (trabalho, escola) e horários de alimentação.	OBS: Considerando-se a definição apresentada sobre ritmo circadiano [(Menna-Barreto, 2004) e (Marques & Menna-Barreto, 1997)], fica evidente que a organização social influencia na aclimação do indivíduo. Por essa razão, consideramos que a definição de aclimação não deve depender de coordenada geográfica (longitude) e sim da hora legal ao qual o indivíduo está subordinado. Ver item (a) das Definições.
(z) 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.	<u>CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 – 6.1 – Fatigue Risk Management System e Doc 9966</u> Fatigue risk management system (FRMS). A data-driven means of continuously monitoring and managing fatigue-related safety risks, based upon scientific principles and knowledge as well as operational experience that aims to ensure relevant personnel are performing at adequate levels of alertness.	Harmonização com o Doc 9966 (Glossário) e CAO 48.1 – Part 1 - 6.1 Fatigue risk management system.	Posição dos Aeronautas: (z) 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, com a devida concordância do representante legal dos aeronautas através de uma Convenção ou Acordo coletivo de trabalho.

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>Justificativa: Recomendamos fortemente que para que haja a aprovação de um SGRF primeiro tenhamos um pacto trabalhista celebrado entre as partes. Dessa forma, a ANAC ficará restrita a avaliar somente os aspectos de segurança operacional e de aderência aos requisitos do SGRF. Esse conceito foi construído com todos os envolvidos na negociação de elaboração da nova Lei do Aeronauta (ANAC, SAC, ABEAR, SNA, Associações) como referência a um SAFETY CASE.</p>
<p>(aa) Sobreaviso 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. (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.</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u> Art. 45. Sobreaviso é 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. § 1º 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.</p>	<p>Definição constante do Art. 45 do PL 8.255/2014.</p>	
<p>(bb) 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 ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço).</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u> Art. 31. Denomina-se "hora de voo" ou "tempo de voo" 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 ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço).</p>	<p>Definição constante do Art. 31 do PL 8.255/2014.</p>	
<p>(cc) Tripulação mínima significa a tripulação requerida pela certificação de tipo da aeronave, homologada pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u> Art. 14. Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.</p>	<p>Definição constante do Art. 14 do PL 8.255/2014.</p>	
<p>(dd) Tripulação simples significa a tripulação constituída de uma tripulação mínima,</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p>	<p>Definição constante do Art. 15 do PL 8.255/2014.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.	Art. 15. Tripulação simples é a constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.		
(ee) Tripulação composta significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 16. Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de mais 1 (um) comandante, 1 (um) mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.</p>	Definição constante do Art. 16 do PL 8.255/2014.	<p>Atenção, a definição da ANAC não está idêntica à definição do Art. 16 do PL 8.255/14. Na Lei foi usado o termo “comandante” ao invés de piloto qualificado a nível de piloto em comando. Essas definições são diferentes. Por isso recomendamos manter o conceito idêntico aquele apresentado no Art. 16 da lei do Aeronauta:</p> <p>Art. 16. Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de mais 1 (um) comandante, 1 (um) mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A ANAC alterou a palavra “comandante” para piloto em nível de comando e isso abre um espaço para que um copiloto que já tenha efetuado treinamento no assento da esquerda componha uma tripulação composta sem ser um comandante na empresa. Como esse conceito já foi estabelecido na Lei 7.183/84 e mantido na nova Lei do Aeronauta consideramos inapropriada a alteração de cunho trabalhista proposta no RBAC.</p>
(ff) Tripulação de revezamento significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de 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.	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 17. Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples, acrescida de mais um comandante, um piloto, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo.</p>	Definição constante do Art. 17 do PL 8.255/2014.	<p>Atenção, a definição da ANAC não está idêntica à definição do Art. 17 do PL 8.255/14. Por isso recomendamos manter o conceito idêntico aquele apresentado no Art. 17 da lei do Aeronauta:</p> <p>Art. 17. Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples, acrescida de mais um comandante, um piloto, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo.</p> <p>Justificativa:</p> <p>A ANAC alterou a palavra “comandante” para piloto em nível de comando e isso abre um espaço para que um copiloto que já tenha efetuado treinamento no assento da esquerda componha uma tripulação composta sem ser um comandante na empresa. Como esse conceito já foi estabelecido na Lei 7.183/84 e mantido no PL 8255/14 consideramos como indevida a alteração proposta no RBAC.</p>
(gg) Tripulante extra a serviço significa o tripulante de voo ou de cabine que se desloca 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.	A abordagem deste conceito se faz necessária, uma vez que existe requisito que aborda este tipo de tripulante neste RBAC, conforme Art. 5º da Lei do Aeronauta e Art. 4º do PL 8255/14.		

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
XXX.5 Determinação de Aclimação	7 Determination of acclimatisation	Conforme pede a definição de aclimação.	
<p>(a) Para efeitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:</p> <p>(1) local original: local onde o tripulante foi por último aclimatado.</p> <p>(2) novo local: local cujo horário difira em mais de 45° de longitude do local original.</p> <p>(b) No início de uma jornada ou de um período de repouso, um tripulante deve ser considerado aclimatado se:</p> <p>(1) a diferença entre o local original e o novo local for de até 45° de longitude; e</p> <p>(2) o tripulante permanecer em um estado aclimatado desde a última aclimação.</p>	<p>7.1 At the commencement of an FDP or an off-duty period at a location, an FCM must be considered to be acclimatised to the location if:</p> <p>(a) the location differs by less than 2 hours from the location where the FCM was last acclimatised; and</p> <p>(b) the FCM has remained in an acclimatised state since he or she was last acclimatised.</p> <p>Note AOC holders and FCMs should be aware that a determination of acclimatisation under this definition may impact on an individual's body clock to a small degree. For guidance on acclimatisation, AOC holders and FCMs should refer to CAAP 48-1.</p>	<p>Deste modo, a definição proposta nesta NPR possibilita:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A existência de um único “teatro de operações no que diz respeito a aclimação” em todo o território brasileiro no ano todo; • A existência de um único “teatro de operações no que diz respeito a aclimação” em toda a América do Sul e costa leste dos Estados Unidos durante quase todo o ano (exceto durante os meses de horário de verão, onde a região centro sul do Brasil tem o seu horário adiantado em uma hora); • A existência de um mesmo “teatro de operações no que diz respeito a aclimação” para voos da região centro-sul do Brasil durante o horário de verão para Portugal e Inglaterra. <p>Adicionalmente, a alteração de duas para três horas fica harmonizada com o disposto no Art. 51 do PL 8.255/2014, o qual considera que quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por cada fuso cruzado (em outras palavras, nesta situação o tripulante necessita de um repouso adicional quando cruza três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem).</p> <p>Após consultar os setores de planejamento e execução de escala dos principais operadores aéreos brasileiros, o GT constatou que a adoção de meridianos supera o problema de planejamento de escalas em horários de verão e inverno. A adoção de 45° de meridiano equivale à diferença de (3) três horas de fuso horário.</p>	<p>Posição dos Aeronautas: Incluir a proposta dos Aeronautas para Aclimação conforme item 4.2.4 do Relatório dos Aeronautas: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>Consideramos que a tradução literal de alguns conceitos da CAO-48 e a utilização de longitude deixou essa regra de aclimação algo de difícil entendimento e aplicação.</p> <p>Os modelos biomatemáticos (softwares que estimam o nível de alerta dos tripulantes em função do ciclo vigília-sono) usam o conceito de hora legal para avaliar a aclimação. Usar o conceito de longitude é incorreto e de difícil implementação no software.</p> <p>4.2.4 Aclimação"</p> <p>"</p> <p>I - O tripulante será"considerado aclimatado em sua base contratual quando:"</p> <p>a) a diferença horária entre o local de início da jornada e o local de término da jornada for de até"2 (duas) horas;"</p> <p>b) a diferença horária entre o local de início da jornada e o local de término da jornada for maior do que 2 (duas) horas e o tempo despendido entre o início e o término da jornada na base contratual for de até"60 (sessenta) horas;"</p> <p>c) retornando de voos em que a diferença horária entre o local de início da jornada e o local de término da jornada for maior do que 2 (duas) horas, o tripulante será"considerado aclimatado após passar o número de noites locais em sua base contratual livre de quaisquer obrigações com a empresa, conforme Tabela A. "</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																																							
			<p>Tabela A: Numero de Noites Locais de Recuperação Requeridas no Retorno à Base</p> <table border="1" data-bbox="2382 209 3072 555"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Tempo decorrido desde a apresentação para o voo até o retorno à base contratual (h)</th> <th colspan="7">Diferença máxima de horário em relação ao horário da base contratual</th> </tr> <tr> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8-9</th> <th>10+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>60-84</td> <td>1 (2)</td> <td>1 (2)</td> <td>2 (3)</td> <td>2 (3)</td> <td>2 (3)</td> <td>2(3)</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>84-108</td> <td>2(3)</td> <td>2(3)</td> <td>2(3)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>108-132</td> <td>2(3)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>132-156</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>156+</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nota: Os valores entre parênteses na Tabela A se aplicam para viagens com início no sentido leste (rumo leste na ida e rumo oeste na volta) nos casos em que este limite ultrapasse os valores obtidos no sentido oposto."</p> <p>II - O tripulante será considerado aclimatado no novo local e, nesse caso, se utilizará horário local como referência, quando:"</p> <p>a) a diferença horária entre o local de início da jornada e o local de término da jornada for maior do que 2 (duas) horas, e"</p> <p>b) o tempo decorrido desde o início da viagem na base contratual seja superior a 60 (sessenta) horas , e"</p> <p>c) estiver livre de quaisquer obrigações junto a empresa pelo intervalo de tempo apresentado na Tabela B."</p>	Tempo decorrido desde a apresentação para o voo até o retorno à base contratual (h)	Diferença máxima de horário em relação ao horário da base contratual							3	4	5	6	7	8-9	10+	60-84	1 (2)	1 (2)	2 (3)	2 (3)	2 (3)	2(3)	3	84-108	2(3)	2(3)	2(3)	3	3	3	3	108-132	2(3)	3	3	4	4	4	5	132-156	3	3	3	4	4	5	5	156+	3	3	4	4	5	5	6
Tempo decorrido desde a apresentação para o voo até o retorno à base contratual (h)	Diferença máxima de horário em relação ao horário da base contratual																																																									
	3	4	5	6	7	8-9	10+																																																			
60-84	1 (2)	1 (2)	2 (3)	2 (3)	2 (3)	2(3)	3																																																			
84-108	2(3)	2(3)	2(3)	3	3	3	3																																																			
108-132	2(3)	3	3	4	4	4	5																																																			
132-156	3	3	3	4	4	5	5																																																			
156+	3	3	4	4	5	5	6																																																			

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																					
			<p>Tabela B: Período mínimo de tempo livre para aclimatização em novo local."</p> <table border="1" data-bbox="2388 226 3062 742"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="2388 226 2765 359">Diferença Horária entre o local do início da jornada e o local do término da jornada"</th> <th data-bbox="2765 226 3062 359">Período de tempo livre de quaisquer obrigações com a empresa (horas)"</th> </tr> <tr> <th data-bbox="2388 359 2562 422">Sentido Leste"</th> <th data-bbox="2562 359 2765 422">Sentido Oeste"</th> <th data-bbox="2765 359 3062 422"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="2388 422 2562 486">2"</td> <td data-bbox="2562 422 2765 486">2-4"</td> <td data-bbox="2765 422 3062 486">36"</td> </tr> <tr> <td data-bbox="2388 486 2562 550">3-4"</td> <td data-bbox="2562 486 2765 550">5-6"</td> <td data-bbox="2765 486 3062 550">36"</td> </tr> <tr> <td data-bbox="2388 550 2562 614">5-6"</td> <td data-bbox="2562 550 2765 614">7-8"</td> <td data-bbox="2765 550 3062 614">84"</td> </tr> <tr> <td data-bbox="2388 614 2562 678">7-8"</td> <td data-bbox="2562 614 2765 678">9-11"</td> <td data-bbox="2765 614 3062 678">108"</td> </tr> <tr> <td data-bbox="2388 678 2562 742">9+"</td> <td data-bbox="2562 678 2765 742">12+"</td> <td data-bbox="2765 678 3062 742">132"</td> </tr> </tbody> </table> <p>Justificativa: A utilização de diferença de longitude proposta pela ANAC não tem fundamentação científica e está em desacordo com o preconizado no segundo parágrafo do Art. 19 da nova Lei do Aeronauta:</p> <p>§ 2º O sistema de gerenciamento de risco da fadiga será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil. De acordo com o DOC 9966 da OACI, não existe previsão de se utilizar variação longitudinal para o conceito de aclimatação que, conseqüentemente, interfere no conceito de operação complexa.</p> <p>Nota dos Aeronautas: Conforme debatido com a ANAC, alguns itens constantes na proposta da agência para o RBAC de gerenciamento da fadiga do RBAC (dentre eles a questão da aclimatação) possuem um alto grau de complexidade. Por essa razão, sempre nos manifestamos favoráveis à realização de um estudo científico brasileiro que possa melhor elucidar os fenômenos analisados e balizar a tomada de decisão da agência. Portanto, no intuito de contribuirmos para essa discussão, iremos oficialiar a ANAC com uma Proposta de Pesquisa de Fadiga na Aviação Civil Brasileira</p>	Diferença Horária entre o local do início da jornada e o local do término da jornada"		Período de tempo livre de quaisquer obrigações com a empresa (horas)"	Sentido Leste"	Sentido Oeste"		2"	2-4"	36"	3-4"	5-6"	36"	5-6"	7-8"	84"	7-8"	9-11"	108"	9+"	12+"	132"
Diferença Horária entre o local do início da jornada e o local do término da jornada"		Período de tempo livre de quaisquer obrigações com a empresa (horas)"																						
Sentido Leste"	Sentido Oeste"																							
2"	2-4"	36"																						
3-4"	5-6"	36"																						
5-6"	7-8"	84"																						
7-8"	9-11"	108"																						
9+"	12+"	132"																						

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>coordenada pela agência, com a participação das empresas, sindicato, associações, centros de pesquisa e universidades. O escopo inicial dessa proposta pode ser acessado no link: http://www.aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Proposta_Pesquisa_RBAC_Fadiga.pdf</p> <p>Até que esse estudo seja realizado os aeronautas se posicionam contrários aos critérios estabelecidos na sessão XXX.5 que trata da questão da aclimação. Consideramos a proposta dos aeronautas de fácil implementação e com total alinhamento aos preceitos científicos preconizados pela OACI.</p> <p>Por fim, faz-se necessário também a inclusão de exemplos práticos para elucidar esses critérios.</p>
(c) O tripulante é considerado aclimatado ao local original se a jornada no novo local se iniciar em menos de 36 horas após o início da jornada no local original.	7.2 At the commencement of an FDP or an off-duty period (a period) at a new location which differs in time by 2 hours or more from the location where the FCM was last acclimated (the original location), the FCM is considered to remain acclimated to the original location if the period at the new location commences less than 36 hours after the FCM commenced a duty period at the original location.	Harmonização com CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 - 7.2	
(d) O tripulante é considerado em um estado desconhecido de aclimação se a jornada 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	7.3 At the commencement of an FDP or an off-duty period (a period) at a new location which differs in local time by 2 hours or more from the location where the FCM was last acclimated (the original location), the FCM is considered to be in an unknown state of acclimation if the period at the new location commences 36 hours or more after the FCM commenced a duty period at the original location.	Harmonização com CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 - 7.3	
(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 (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 45° em relação ao local da adaptação; e (C) inclua uma noite local de repouso.	7.4 An FCM is considered to remain in his or her state of acclimation (whether acclimated to a particular location, or in an unknown state of acclimation) until he or she has had: (a) an adaptation period in a location (the adaptation location) in accordance with Table 7.1 in this subsection; or (b) an adaptation period that is: (i) in a location other than home base; and (ii) in accordance with subparagraph (a); and (iii) reduced by 12 hours for each previous off-duty period that: (A) immediately preceded the adaptation period; and	Harmonização com CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 - 7.4	<p>Está faltando um “e” entre o inciso (i) e o inciso (ii) do item (2). Por isso a tradução literal da CAO-48 não é adequada para essa normativa.</p> <p>De qualquer forma, segue texto revisado:</p> <p>(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 (2) um período de adaptação que seja: (i) fora da sua base contratual; e (ii) de acordo com a tabela 1 ao final desta seção; e (iii) reduzido em 12 horas para cada período de repouso</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																														
	<p>(B) was taken at an off-duty location which differs in local time by less than 2 hours from the adaptation location; and</p> <p>(C) included an off-duty location local night.</p>		<p>anterior que:</p> <p>(A) preceda imediatamente o período de adaptação;</p> <p>(B) seja realizado em local de repouso que difira em menos de 45° em relação ao local da adaptação; e</p> <p>(C) inclua uma noite local de repouso.</p>																																														
<p>(f) A utilização da Tabela 1 para a determinação do período de adaptação previsto no parágrafo (e) desta seção deve ser feita conforme abaixo especificado:</p> <p>(1) determine a diferença de longitude entre:</p> <p>(i) o local onde o tripulante foi aclimatado pela última vez (local original); e</p> <p>(ii) cada local onde uma jornada ou período de repouso foi iniciado desde a última aclimação (locais anteriores);</p> <p>(2) em seguida, escolha a maior diferença de longitude entre o local original e cada um dos locais anteriores;</p> <p>(3) em seguida, escolha, na primeira coluna da tabela, a linha correspondente à diferença de longitude encontrada no parágrafo (f)(2) desta seção;</p> <p>(4) em seguida, escolha o sentido da viagem (leste ou oeste) correspondente à maior diferença entre longitudes estabelecida pelo parágrafo (f)(2) desta seção; e</p> <p>(5) finalmente escolha, nas colunas leste ou oeste, o número de horas correspondente à linha determinada no parágrafo (f)(3) desta seção.</p>	<p>7.5 In applying Table 7.1 to arrive at an adaptation period for paragraph 7.4:</p> <p>(a) determine the time zone displacement between:</p> <p>(i) the location where the FCM was last acclimatised (the original location); and</p> <p>(ii) each location where an FDP or off-duty period was commenced since last acclimatised (later locations); and</p> <p>(b) then choose the time zone displacement between the original location and whichever of the later locations gives the greatest time zone displacement; and</p> <p>(c) then choose the time zone change in the Table that corresponds to the greatest time zone displacement; and</p> <p>(d) then choose the direction (west or east) in which the FCM travelled and in which, therefore, the greatest time zone displacement occurred under subparagraph (b); and</p> <p>(e) then choose the number of hours west or east (as the case requires) that corresponds to the time zone change chosen under subparagraph (c).</p>	<p>Harmonização com CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 - 7.5</p>																																															
<p>Tabela 1: Período de adaptação para aclimação</p> <table border="1" data-bbox="183 1054 936 1417"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Diferença de longitude</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>De 45°1' a 59°59'</td> <td>36</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>De 60° a 104°59'</td> <td>48</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>De 105° a 149°59'</td> <td>72</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>150° ou mais</td> <td>96</td> <td>120</td> </tr> </tbody> </table>	Diferença de longitude	Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (horas)		Oeste	Leste	De 45°1' a 59°59'	36	45	De 60° a 104°59'	48	60	De 105° a 149°59'	72	90	150° ou mais	96	120	<table border="1" data-bbox="1069 1023 1749 1460"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Table 7.1 Adaptation period to become acclimatised Time zone change (measured in time zones)</th> <th colspan="2">Adaptation period to become acclimatised to new location (hours)</th> </tr> <tr> <th>West</th> <th>East</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>24</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>36</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>48</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>48</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>48</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>72</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>72</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>72</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table>	Table 7.1 Adaptation period to become acclimatised Time zone change (measured in time zones)	Adaptation period to become acclimatised to new location (hours)		West	East	2	24	30	3	36	45	4	48	60	5	48	60	6	48	60	7	72	90	8	72	90	9	72	90	<p>Harmonização com o CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 1 - Table 7.1, exceto quanto a primeira linha da tabela daquele regulamento, a qual foi retirada em função da alteração proposta no parágrafo XXX.5(a)(1), isto é, de que a diferença de fusos horários foi aumentada de duas para três horas no que se refere ao limite da diferença entre fusos horários dos locais de início e término da jornada para efeito de aclimação.</p>	
Diferença de longitude		Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (horas)																																															
	Oeste	Leste																																															
De 45°1' a 59°59'	36	45																																															
De 60° a 104°59'	48	60																																															
De 105° a 149°59'	72	90																																															
150° ou mais	96	120																																															
Table 7.1 Adaptation period to become acclimatised Time zone change (measured in time zones)	Adaptation period to become acclimatised to new location (hours)																																																
	West	East																																															
2	24	30																																															
3	36	45																																															
4	48	60																																															
5	48	60																																															
6	48	60																																															
7	72	90																																															
8	72	90																																															
9	72	90																																															

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)			Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	10 or more	96	120		
	<p>Note 1 Adaptation period means a continuous off-duty period for an FCM to become acclimatised to a particular location.</p> <p>Note 2 An adaptation period under paragraph 7.4 may commence before the time when an FCM comes to be in an unknown state of acclimatisation.</p> <p>Note 3 For guidance in determining acclimatisation, including examples of how an FCM becomes reacclimatised in accordance with paragraph 7.4, AOC holders and FCMs should refer to CAAP 48-1.</p>				
Subparte B – Limites e Requisitos					
XXX.11 Serviços de transporte aéreo público	10 Public transport services				
<p>(a) 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 RBAC:</p> <p>(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A;</p> <p>(2) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice B, caso o operador esteja engajado em operações que necessitem de dois ou mais pilotos;</p> <p>(3) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice C, caso o operador esteja engajado em operações com aeronaves que necessitem de dois pilotos, que não sejam operações complexas.</p> <p>(i) Os requisitos do Apêndice C são idênticos aos do Apêndice B, mas apenas para operações que não sejam complexas. O Apêndice C não possui requisitos para operações complexas.</p> <p>(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos utilizados pelo operador.</p>	<p>10.1 An AOC holder engaged in a public transport service must comply with the limits and requirements for FCMs mentioned in 1 or more of the following paragraphs, in accordance with this Order:</p> <p>(a) the limits and requirements specified in Appendix 1;</p> <p>(b) if the AOC holder is engaged in a multi-pilot operation — the limits and requirements specified in Appendix 2;</p> <p>(c) if the AOC holder is engaged in a multi-pilot operation, other than a complex operation — the limits and requirements specified in Appendix 3;</p> <p>(d) if the AOC holder is engaged in a single-pilot operation — the limits and requirements specified in Appendix 4;</p> <p>(e) if the AOC holder has an FRMS approved for implementation by CASA in accordance with Appendix 7 — the limits and requirements of the FRMS and Appendix 7.</p> <p>Note Appendix 3 is the same as Appendix 2, except that it does not contain the requirements relevant to complex operations, that is, augmented crew operations, or operations involving FDPs finishing at a location which differs in local time by 2 or more hours from the location at which the FCM commenced the FDP.</p>			<p>Harmonização com CAO 48.1 Instrument 2013 – Part. 3 – 10.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	10.2 Each FCM of an AOC holder mentioned in paragraph 10.1 must comply with the limits and requirements mentioned in the paragraph or paragraphs which the AOC holder has chosen to comply with under paragraph 10.1.		
XXX.13 Operações de serviço aéreo especializado	11 Aerial work operations		
(a) Cada operador engajado em serviço aéreo especializado deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação especificados no Apêndice A deste RBAC. (b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos utilizados pelo operador.	11.1 An AOC holder engaged in an aerial work operation must comply with the limits and requirements for FCMs mentioned in 1 or more of the following subparagraphs in accordance with this Order: (a) the limits and requirements specified in Appendix 1; (b) if the AOC holder is conducting aerial work operations other than flying training — the limits and requirements specified in Appendix 5; (c) if the AOC holder is conducting aerial work operations in the form of flying training — the limits and requirements specified in Appendix 6; (d) if the AOC holder has an FRMS approved for implementation by CASA in accordance with Appendix 7 — the limits and requirements of the FRMS and Appendix 7. Note Flying training is specially defined for this Order in subsection 6, Definitions. 11.2 Each FCM of an AOC holder mentioned in paragraph 11.1 must comply with the limits and requirements mentioned in the paragraph or paragraphs which the AOC holder has chosen to comply with under paragraph 11.1.	Harmonização com o CAO 48.1 Instrument 2013	
XXX.15 Operações privadas			
(a) Cada operador de serviços aéreos privados mencionado nos parágrafos XXX.1(b)(3) e XXX.1(b)(5) deste regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste RBAC. (b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos utilizados pelo operador.			
XXX.17 Operações sob múltiplos apêndices	13 Operations under multiple appendices		
(a) Se dois ou mais Apêndices forem aplicáveis a uma jornada específica de um tripulante, as seguintes regras se aplicam:	13.1 If, under subsection 10 or subsection 11, 2 or more Appendices apply to a single FDP of an FCM, the following	Harmonização com o CAO 48.1 Instrument 2013	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>(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;</p> <p>(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;</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(d) Sempre que seja conduzida uma operação sob dois ou mais Apêndices em uma única jornada, o tempo de repouso mínimo que o tripulante deve cumprir após a jornada é aquele contido no Apêndice com o maior período de repouso, como se a toda a jornada tivesse sido conduzida sob aquele Apêndice.</p> <p>(e) O tripulante deve cumprir com o requisito de repouso do Apêndice determinado no parágrafo (d) dessa seção antes de iniciar uma nova jornada.</p>	<p>rules apply for an operation undertaken at any particular time in the FDP:</p> <p>(a) the maximum FDP that an AOC holder and an FCM must comply with is the FDP limit contained in the Appendix under which the operation is being conducted at that particular time;</p> <p>(b) the maximum flight time that an AOC holder and an FCM must comply with is the flight time limit contained in the Appendix under which the operation is being conducted at that particular time.</p> <p>13.2 In determining the maximum FDP and flight time under paragraph 13.1, the limit determined from each Appendix must be based on the time of commencement of the FDP, and not on the time of commencement of operations under each Appendix.</p> <p>13.3 At any particular time in an FDP, the AOC holder and FCM must each ensure that the FCM remains within the cumulative duty and cumulative flight time limits for the Appendix under which the operation is being conducted at that particular time.</p> <p>13.4 Where operations under 2 or more Appendices are undertaken in a single FDP, the minimum off-duty period that the AOC holder and FCM must comply with following the FDP is that contained in the Appendix with the highest off-duty period as if the entire FDP was performed under that Appendix.</p> <p>13.5 An AOC holder and an FCM must comply with the off-duty period requirements of the Appendix determined under paragraph 13.4 before the FCM commences another FDP.</p>		
<p>XXX.19 Obrigações de todos os operadores aéreos</p>	<p>14 AOC holder obligations</p>		
<p>(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.</p> <p>(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</p>	<p>Fitness for duty</p> <p>14.1 In applying an Appendix mentioned in subsection 10 or subsection 11, an AOC holder must not require an FCM to operate an aircraft if, considering the circumstances of the flight to be undertaken, the holder has reason to believe that the FCM is suffering from, or is likely to suffer from, fatigue which may so impair the FCM's performance that</p>	<p>Harmonização com CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 3 – 14, exceto 14.5.</p> <p>Observações sobre o apêndice apropriado a cada operação:</p> <ul style="list-style-type: none"> O CAO permite que o operador escolha os apêndices que vai seguir. Na tradução 	<p>Posição dos Aeronautas:</p> <p>Incluir política não punitiva conforme itens 2.1.1 e 2.1.2 do Relatório dos Aeronautas:</p> <p>http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>2.1.1 Apto para o trabalho (<i>fitness for duty</i>)</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>aplicáveis ao operador.</p> <p>(c) Manual. Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção, o operador deve dispor de um manual aceito pela ANAC, no qual constem as seguintes informações:</p> <p>(1) Os Apêndices a serem utilizados pelo operador;</p> <p>(2) Os limites advindos do cumprimento de cada Apêndice aplicável a cada tripulante, mostrando:</p> <p>(i) cada limite máximo que não deve ser excedido para cada Apêndice; e</p> <p>(ii) cada limite mínimo que não deve ser reduzido para cada Apêndice; e</p> <p>(iii) os limites relevantes caso o operador utilize um SGRF; e</p> <p>(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; e</p> <p>(4) Sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido na seção XXX.61: 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.</p> <p>(d) Responsabilidade dos funcionários do operador. Exceto como previsto no parágrafo (i) desta seção, cada operador deve estabelecer no seu manual as responsabilidades para o gerenciamento da fadiga e gerenciamento de risco da fadiga.</p> <p>(e) Registros e reportes.</p> <p>(1) O operador deve manter registros, incluindo reportes e documentos relevantes do seguinte:</p> <p>(i) escala de trabalho prevista dos tripulantes;</p> <p>(ii) escala de trabalho real dos tripulantes, horas de jornada e de voo;</p> <p>(iii) períodos reais de jornada interrompida, reserva, sobreaviso, repouso e folga;</p> <p>(iv) os limites de jornada e de horas de voo constantes do manual do operador 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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Cada registro referente a uma extensão de uma jornada ou tempo de voo referenciado no parágrafo (e)(1)(iv) deve ser:</p> <p>(i) estudado e utilizado pelo operador para melhorar continuamente o seu gerenciamento da fadiga e o seu gerenciamento de risco da fadiga; e</p> <p>(ii) enviado à ANAC em até 14 (quatorze) dias após a ocorrência da extensão.</p> <p>(f) Base contratual.</p> <p>(1) Um operador aéreo engajado em serviços de transporte aéreo público deve:</p>	<p>the safety of the operation may be affected.</p> <p>Limits</p> <p>14.2 An AOC holder must determine for each FCM the limits and requirements that apply to the FCM in accordance with the Appendix that the holder has chosen to apply to the FCM.</p> <p>Note The word “limit” in a provision refers expressly or impliedly to a quantity of time and, depending on the context and other language of the provision, is used to denote a maximum quantity of time that is not to be exceeded except in accordance with this Order, or a minimum quantity of time that is not to be reduced except in accordance with this Order.</p> <p>Operations manual</p> <p>14.3 The AOC holder must include in the operations manual:</p> <p>(a) the limits arising from compliance with each applicable Appendix of this Order that the holder has chosen to apply to an FCM, showing:</p> <p>(i) each maximum limit under the Appendix which must not be exceeded; and</p> <p>(ii) each minimum limit under the Appendix which must not be reduced; and</p> <p>Note 1 For example, taking into account the provisions of an applicable Appendix, a flight time limit must not be exceeded, and an off-duty period must not be reduced.</p> <p>Note 2 An AOC holder with an FRMS implementation approval must include relevant limits in the operations manual (see subclauses 3.2 and 3.5 in Appendix 7).</p> <p>(b) for FCMs conducting a particular operation — each limit mentioned in subparagraph (a) as modified by the AOC holder for the FCMs and the operation, but not so as to exceed a maximum limit, or reduce a minimum limit, set out in the applicable Appendix; and</p> <p>(c) where the need to take account of possible hazards arises under subsection 15 — for FCMs conducting a particular operation, each limit mentioned in subparagraph (b) as modified by taking the possible hazard into account.</p>	<p>substituímos esta ideia pela de que o operador deve realizar suas operações de acordo com os apêndices a ele aplicáveis.</p> <ul style="list-style-type: none"> Um operador pode realizar operações sob um ou mais apêndices. O que importa neste caso é o tipo de operação que está sendo executado no momento. Se um ou mais apêndices for aplicável a uma única jornada, o operador deve cumprir os requisitos constantes da seção XXX.17. No caso dos operadores certificados pelo RBAC 121, existem duas opções de Apêndice: B ou C. Caso o operador não realize operações complexas, pode conduzir todas as suas jornadas de acordo com o Apêndice C (não é necessário utilizar o Apêndice B nesta situação). Caso realize operações complexas e não complexas, pode conduzir todas as suas operações sob o Apêndice B (não é necessário utilizar o Apêndice C nesta situação). <p>Observações sobre os manuais (exceto os operadores do RBAC 91 que não são operadores do RBAC 125):</p> <ul style="list-style-type: none"> Somente os operadores dos RBAC 121, 125 e 135 possuem manual de operações. Os operadores SAE e particulares não possuem manuais de operação. Todos os operadores (exceto dos do RBAC 91 que não são operadores do RBAC 125) possuem manuais de SGSO, os quais são requeridos pelos RBAC 121, 125 ou 135 ou pela Resolução 106/2009. Em consequência, os operadores acima (exceto dos do RBAC 91 que não são operadores do RBAC 125) possuem condições técnicas de produzir um manual que contenha os procedimentos desta seção. Deste modo: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Para operadores dos RBAC 121, 125 ou 135, 	<p>O tripulante que declarar-se fatigado (<i>unfit for duty</i>) para cumprir com uma programação de voo ou reserva previamente publicada em escala ou não, deverá ser dispensado das suas atividades. Nesses casos, será facultado ao tripulante efetuar parte da programação de voo, desde que se sinta apto para realizar suas tarefas sem afetar a segurança operacional.</p> <p>2.1.2 Política não punitiva</p> <p>A partir do momento em que um tripulante manifestar fadiga, a empresa deverá retirá-lo do voo SEM nenhum tipo de sanção administrativa.</p> <p>Entendemos que essa política não-punitiva favorece a manifestação da sensação de fadiga por parte dos tripulantes e serve como barreira mitigatória de riscos. A agência está propondo a majoração de diversos limites com os quais os tripulantes brasileiros já estão acostumados e por isso faz-se de suma importância a inclusão explícita de uma política não-punitiva na regulação. Consideramos um risco demasiadamente alto majorar qualquer limite prescrito sem um estudo científico para fundamentar e ainda limitar a capacidade do tripulante de manifestar-se fatigado com a ausência de uma política não-punitiva. A tradução literal da normativa da Austrália para fins de produção de uma normativa brasileira não corresponde a uma conduta adequada, a menos que diversos fatores, tais como: infraestrutura aeroportuária, condição socioeconômica, condição cultural, etc... pudessem ser consideradas idênticas entre as duas nações.</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>(i) determinar a base contratual de cada tripulante e informar a cada tripulante a sua base; ou</p> <p>(ii) incluir no manual de operações 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.</p> <p>(g) Escala de serviço. O operador deve publicar cada escala de serviço com a antecedência mínima prevista nos Art. 27 e 28 do PL 8.255/2014.</p> <p>(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 RBAC.</p> <p>(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, excluindo os operadores privados certificados pelo RBAC 125, não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos nos parágrafos (c), (d) e (f)(1)(ii) desta seção.</p>	<p>Employee responsibilities</p> <p>14.4 An AOC holder must set out in the operations manual its employees' responsibilities for operational fatigue management, and fatigue risk management.</p> <p>Meals</p> <p>14.5 Where an FCM's FDP is to exceed 5 hours, the AOC holder must provide the opportunity for the FCM to have access to adequate sustenance (a meal) during the first 5 hours and periodically after that meal, so that not more than 5 hours elapse between each meal.</p> <p>Records and reports</p> <p>14.6 An AOC holder must maintain records, (including relevant reports and documents) of the following:</p> <p>(a) FCM rosters;</p> <p>(b) actual duty periods and flight times;</p> <p>(c) actual split-duty rest periods, standby periods and off-duty periods;</p> <p>(d) the FDPs and flight time limits specified in the operations manual that were extended under the relevant provision (if any) of the Appendix or FRMS which the AOC holder has chosen to comply with under paragraph 10.1 or 11.1, including information about the extensions in such detail as enables the holder to comply with subparagraph 14.8 (a).</p> <p>Note A report under subparagraph 14.6 (d) is not required where an FDP is reassigned under the relevant provision of the Appendix, unless the reassignment results in an FDP or flight time that exceeds the relevant limit set out in the AOC holder's operations manual.</p> <p>14.7 Each record mentioned in paragraph 14.6, including copies of reports and documents, must be securely retained for at least 10 years from the date the record and copy were made.</p> <p>14.8 Each record concerning an extension of an FDP or a flight time limit mentioned in subparagraph 14.6 (d) must be:</p> <p>(a) studied and used by the AOC holder to provide for continuous improvement of the holder's fatigue management, and fatigue risk management policies; and</p> <p>(b) subject to paragraph 14.9, given to CASA within 14</p>	<p>o operador pode revisar o seu MGO para atender ao solicitado nesta seção;</p> <p>✓ Para operadores SAE (incluindo as escolas de aviação), o manual pode ser específico para atender aos requisitos desta seção ou então ser uma alteração do MGSO requerido pela Resolução 106/2009.</p> <p>Observações sobre os operadores do RBAC 91 que não são operadores do RBAC 125:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No nosso entender, não seria factível que os operadores privados produzissem manuais contendo os procedimentos descritos nos parágrafos (d) e (e) desta seção; • Tais operadores não possuem uma estrutura administrativa que facilmente comporte a produção de um manual como o solicitado nesta seção. • Deste modo propomos que estes operadores não necessitem elaborar o manual requerido nos parágrafos (d) e (e) desta seção. 	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>days of the extension occurring.</p> <p>14.9 Subparagraph 14.8 (b) does not apply to an extension under clause 3 of Appendix 5.</p> <p>Home base</p> <p>14.10 An AOC holder engaged in public transport services must:</p> <p>(a) determine the home base for each FCM, and inform each FCM of his or her home base; and</p> <p>(b) set out in its operations manual details of these home base determinations along with procedures to ensure that any change in an FCM's home base will not adversely affect aviation safety.</p> <p>Note A determination of home base should be assigned with a degree of permanence.</p> <p>Rosters</p> <p>14.11 An AOC holder must publish each roster so far in advance of the FDPs and standby periods listed in it as to provide the FCM to whom it applies with a reasonable opportunity to plan adequate rest before his or her duty.</p> <p>Note Guidance for AOC holders with regards to their obligations is contained in CAAP 48-1.</p>		
XXX.21 Obrigações dos tripulantes	16 Flight crew member obligations		
<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(1) Este parágrafo não requer que o tripulante informe repetidamente uma situação de caráter permanente que já tenha sido anteriormente relatada ao operador.</p>	<p>16.1 It is a condition on each flight crew licence that the licence holder must not operate an aircraft if, considering the circumstances of the flight to be undertaken, he or she has reason to believe that he or she is suffering from, or is likely to suffer from, fatigue which may so impair performance that the safety of the operation may be affected.</p> <p>Note 1 An FCM employed by an AOC holder should utilise off-duty periods and adaptation periods to obtain an amount of sleep sufficient to support the appropriate and safe discharge of duties during his or her next rostered FDP or standby.</p> <p>Note 2 An FCM employed by an AOC holder in an augmented crew operation should utilise in-flight rest opportunities to adequately manage their alertness for the remaining portion of the FDP.</p>	<p>Harmonização com CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 3 – 16.</p>	<p>Posição dos Aeronautas: Incluir item 2.2 do Relatório dos Aeronautas: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>2.2 Responsabilidades dos Tripulantes</p> <p>2.2.1 Apto para o trabalho (<i>fitness for duty</i>)</p> <p>2.2.1.1 Nenhum tripulante de voo ou de cabine poderá cumprir uma jornada de trabalho, previamente publicada em escala ou decorrente de alterações de última hora, caso esteja sentindo-se fatigado de forma que possa prejudicar o seu desempenho e comprometer a segurança operacional.</p> <p>Nota 1: Os tripulantes de voo ou de cabine deverão utilizar seus períodos de repouso, folga e/ou descanso para obter uma</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>16.2 An FCM employed by an AOC holder must, before any FDP, disclose to the AOC holder anything affecting the FCM or connected with the FDP, which he or she has reason to believe may affect his or her ability to meet the AOC holder’s fatigue risk management policies or the limits and requirements of the Appendix or Appendices that the holder has chosen to apply to the FCM.</p> <p>Note Without limiting the scope of paragraph 16.2, examples of “anything affecting the FCM or connected with the FDP” include any secondary employment engaged in by the FCM, being unable to obtain sufficient sleep during sleep opportunities, living a long distance from base, travelling a long distance to report for duty. These and other things must be disclosed to the AOC holder if the FCM has reason to believe that, because of their nature, duration, effects or for any other reason, such things may affect his or her ability to meet the AOC holder’s fatigue risk management policies and obligations.</p> <p>16.3 Paragraph 16.2 does not require the repetition of anything which the FCM has previously disclosed to the AOC holder as a continuing state of affairs.</p> <p>Note Guidance for individuals on these obligations is contained in CAAP 48-1.</p>		<p>quantidade de sono suficiente para exercer suas funções durante a sua próxima jornada de voo ou de reserva.</p> <p>Nota 2: Os tripulantes de voo ou de cabine quando efetuando programações de voo em tripulações compostas ou de revezamento deverão utilizar as instalações de descanso disponíveis a bordo de forma a gerenciar seu nível de alerta para o restante de sua jornada.</p> <p>2.2.1.2 Os tripulantes de voo ou de cabine devem informar ao seu empregador qualquer evento que possa afetar o cumprimento das políticas de gerenciamento do risco da fadiga estabelecidas pelo empregador, bem como os limites e critérios estabelecidos pela Autoridade de Aviação Civil, na sua próxima jornada de trabalho previamente publicada em escala ou não.</p> <p>Nota 1: Os eventos que podem afetar o desempenho do tripulante e sua habilidade em cumprir com os requisitos exigidos pelo operador devido fadiga incluem:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Um segundo emprego do tripulante; II. Impossibilidade de se obter um sono reparador suficiente antes da programação de voo ou reserva; III. Tempo despendido no deslocamento entre o local de repouso e o aeroporto utilizado para o início da viagem que possa restringir a oportunidade de sono do tripulante; <p>Qualquer outro evento que possa comprometer o sono do tripulante e sua completa recuperação antes do início da jornada de trabalho.</p>
xxx.23 a xxx.59 – Reservado			
Subparte C –Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) e Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF)			
XXX.61 Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF)	15 Additional AOC holder obligations		
<p>(a) Esta seção é aplicável aos operadores que conduzam operações sob os Apêndices B ou C deste regulamento.</p> <p>(b) Os procedimentos descritos nesta seção podem ser atendidos, pelo menos em parte,</p>	<p>15.1 This subsection applies to an AOC holder to whom Appendix 2, 3, 4, 5 or 6 applies under subsection 10 or subsection 11 of this Order.</p>	<p>Harmonização com CAO 48.1 Instrument 2013 – Part 3 – 15.</p> <p>Quanto ao item XXX.61(f), harmonizado com FAR</p>	<p>Posição dos aeronautas:</p> <p>As atribuições do GAGEF propostas pela Agência não incluem aquelas voltadas à identificação de riscos e propostas de medidas</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>pelos procedimentos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).</p> <p>(c) O operador deve estabelecer os seguintes itens no seu manual de operações:</p> <p>(1) todos os procedimentos requeridos pelos parágrafos XXX.19(c), XXX.19(d) e XXX.19(f)(1)(ii) deste regulamento;</p> <p>(2) procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;</p> <p>(3) procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo XXX.19(c)(4) relacionados à identificação de perigos;</p> <p>(4) 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;</p> <p>(5) Caso o operador conduza operações sob múltiplos Apêndices: procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos Apêndices:</p> <p>(i) sejam realizadas de acordo com a seção XXX.17; e</p> <p>(ii) não afetem a segurança operacional.</p> <p>(6) Uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção.</p> <p>(7) Atribuições e responsabilidades do GAGEF.</p> <p>(d) Cada operador deve:</p> <p>(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; e</p> <p>(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</p> <p>(3) incluir os currículos de treinamento requeridos por este parágrafo no programa de treinamento operacional.</p> <p>(e) O treinamento inicial requerido pelo parágrafo (d) desta seção deve ocorrer em até seis meses tanto para empregados já contratados quanto para os recém-contratados a partir da data de vigência deste Regulamento.</p> <p>(f) O treinamento inicial deve:</p> <p>(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento;</p> <p>(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:</p> <p>(i) causas da fadiga;</p> <p>(ii) prejuízos decorrentes da fadiga;</p> <p>(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga;</p> <p>(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</p> <p>(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto</p>	<p>Operations manual procedures for hazards, multiple Appendices etc.</p> <p>15.2 The AOC holder must set out the following in the operations manual:</p> <p>(a) procedures for identifying any reasonably foreseeable hazard that may compromise an FCM's alertness during an FDP;</p> <p>(b) procedures for determining the limits and requirements mentioned in subparagraph 14.3 (c) which take into account the identified hazards;</p> <p>(c) procedures for the continuous monitoring and evaluation of the AOC holder's policies, limits, practices and relevant organizational experiences, taking into account the hazards identified by the procedures mentioned in subparagraph (a), with a view to continuous improvement of fatigue management, and fatigue risk management;</p> <p>(d) where the AOC holder undertakes operations under multiple Appendices — procedures to ensure that transitions between the different limits of the Appendices:</p> <p>(i) are undertaken in accordance with subsection 13; and</p> <p>(ii) do not affect aviation safety;</p> <p>(e) a description of the training resources required by paragraph 15.3.</p> <p>Note The procedures mentioned in this paragraph may be met, at least in part, by existing procedures such as those for a safety management system.</p> <p>Training</p> <p>15.3 The AOC holder must, as a minimum:</p> <p>(a) make available, and require each FCM to undertake, initial and recurrent fatigue-related risk training relevant to the FCM's duties in operations under the AOC; and</p> <p>(b) at the end of the initial training, and at the end each occasion of recurrent training — assess the FCM's knowledge and learning from the training.</p> <p>Note The training required by this paragraph may be incorporated into existing training programs.</p> <p>15.4 Initial training under paragraph 15.3:</p> <p>(a) for an FCM who becomes an AOC holder's employee after this Order takes effect for the holder — must occur</p>	<p>117.9(a).</p> <p>Valem para esta seção as mesmas observações e conclusões da seção XXX.19, no que toca à elaboração de um manual, como requerido pelo parágrafo (b) desta seção.</p> <p>No entanto, todos os operadores (incluindo os do RBAC 91) devem providenciar treinamento sobre fadiga para os seus tripulantes como especificados nos parágrafos (c) até (i) desta seção, incluindo o arquivamento dos registros de treinamento de tripulantes.</p> <p>É importante ressaltar que, ao contrário de outros programas como o SGSO e o do RBAC 120, a implementação deficiente de um GRF irá afetar diretamente e fortemente a segurança de voo uma vez que estaremos permitindo um aumento de jornadas e tempos de voo em relação a lei atual.</p> <p>Prazo de dois anos para treinamento constante do parágrafo (f) foi baseado no treinamento periódico dos RBAC 121 e 135 para SGSO, o qual é bienal.</p>	<p>mitigatórias a fim de que o GRF ou SGRF seja um processo contínuo como recomenda o DOC 9966 portanto propomos o texto abaixo:</p> <p>(7) Atribuições e responsabilidades do GAGEF</p> <ul style="list-style-type: none"> - Monitorar os reportes relacionados a fadiga; - Identificar riscos operacionais ligados a fadiga dos tripulantes; - Propor ações mitigatórias aos riscos identificados. <p>Essa inclusão visa tornar um requisito do operador que detenha um GRF ou SGRF a melhoria contínua da identificação de riscos relacionados à fadiga e propositura de procedimentos mitigatórios.</p> <p>Além das atribuições acima é oportuno incluir o texto da proposta dos Aeronautas conforme Relatório: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>1.1.1.1. O GASOF se reporta diretamente a Diretoria de Segurança Operacional (DSO) e sua composição deverá incluir no mínimo um representante de cada um dos seguintes grupos:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. gestão da empresa; II. programação de voos (escala); III. tripulantes [indicado(s) pelo representante legal da categoria profissional]. <p>Nota 1: A Diretoria de Segurança Operacional do operador será responsável pela autorização das ações/recomendações propostas pelo GASOF, assim como pelo monitoramento interno de itens já autorizados, manutenção da Segurança Operacional e propostas de mitigações para os efeitos da fadiga na aviação.</p> <p>Nota 2: O GASOF deverá manter encontros periódicos conforme a autorização recebida pela Autoridade de Aviação Civil (PGRF ou SGRF).</p> <p>Nota 3: Operadores com mais de 1.000 tripulantes deverão ter em seu GASOF no mínimo 2 (dois) tripulantes indicados pelo</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>neste regulamento e, quando requerido, no manual.</p> <p>(g) O treinamento periódico deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) ser realizado a cada dois anos; (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. <p>(h) Um tripulante deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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. <p>(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.</p> <p>(A) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.</p>	<p>within 6 months of the person commencing the employment; and</p> <ul style="list-style-type: none"> (b) for an FCM who was the AOC holder’s employee on the date this Order takes effect for the holder — must occur within 6 months of the Order taking effect. <p>15.5 Initial training under paragraph 15.3 must:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) be in accordance with a syllabus; and (b) deliver a thorough knowledge and understanding of the following: <ul style="list-style-type: none"> (i) fatigue causes; (ii) fatigue-related impairment; (iii) the management of risks associated with fatigue; (iv) the AOC holder’s fatigue risk management obligations and procedures under the operations manual and this Order; and (c) equip each FCM with the ability to comply with his or her obligations under this Order in operations for the AOC holder. <p>15.6 Recurrent training must occur at appropriate intervals and:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) be in accordance with a syllabus; and (b) revise, build on, and increase the knowledge and understanding acquired under paragraph 15.5. <p>15.7 An FCM must:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) attend the initial and each recurrent training mentioned in paragraph 15.3; and (b) at the end of each training, successfully complete an assessment of learning from the training; and (c) satisfy the AOC holder that he or she has sufficient knowledge of, and competence in managing, the fatigue-related risks relevant to his or her duties as an FCM. <p>15.8 The AOC holder must maintain for each FCM records of training and assessment completed under this subsection.</p> <p>15.9 Each record mentioned in paragraph 15.8 must be securely retained for at least 10 years from the date the record was made.</p> <p>Note Guidance for AOC holders on these additional obligations is contained in CAAP 48-1.</p>		<p>representante legal da categoria profissional.</p>
<p>XXX.63 Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF)</p>	<p>FAR PAR 117 Section 117.7 - Fatigue risk management</p>		

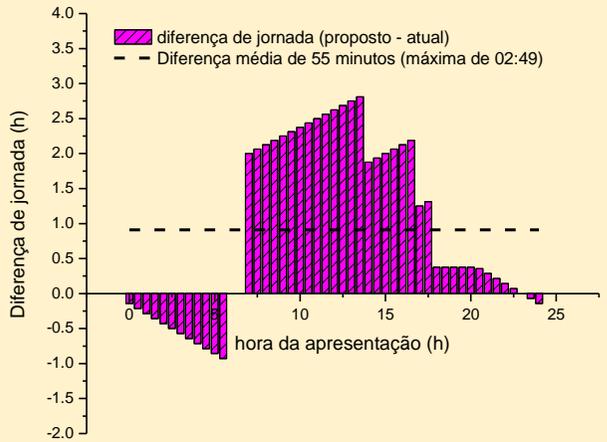
Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>(a) Nenhum operador pode exceder qualquer provisão deste regulamento a menos que aprovado pela ANAC através 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 e C contra acidentes ou incidentes relacionados à fadiga.</p> <p>(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:</p> <p>(1) política e objetivos de gerenciamento de risco da fadiga, que contém os seguintes elementos:</p> <p>(i) compromisso da administração;</p> <p>(ii) responsabilidade acerca do gerenciamento de risco da fadiga;</p> <p>(iii) designação do pessoal-chave do gerenciamento de risco da fadiga, incluindo os componentes do GAGEF; e</p> <p>(iv) documentação.</p> <p>(2) gerenciamento de riscos da fadiga, que contém os seguintes elementos:</p> <p>(i) processo de reporte de fadiga da tripulação;</p> <p>(ii) processo de monitoramento de fadiga da tripulação;</p> <p>(iii) processo de reporte de incidentes relacionados à fadiga da tripulação;</p> <p>(iv) processo de identificação de perigos; e</p> <p>(v) processo de avaliação e mitigação dos riscos.</p> <p>(3) garantia da segurança operacional quanto à fadiga, que contém os seguintes elementos:</p> <p>(i) processo de monitoramento do desempenho do SGRF;</p> <p>(ii) processo de gestão da mudança (organizacional e operacional); e</p> <p>(iii) processo de melhoria contínua do SGRF.</p> <p>(4) promoção do gerenciamento de risco da fadiga, que contém os seguintes elementos:</p> <p>(i) processo de treinamento para educação e conscientização; e</p> <p>(ii) processo de comunicação acerca do SGRF.</p>	<p>system.</p> <p>(a) No certificate holder may exceed any provision of this part unless approved by the FAA under a Fatigue Risk Management System that provides at least an equivalent level of safety against fatigue-related accidents or incidents as the other provisions of this part.</p> <p>(b) The Fatigue Risk Management System must include:</p> <p>(1) A fatigue risk management policy.</p> <p>(2) An education and awareness training program.</p> <p>(3) A fatigue reporting system.</p> <p>(4) A system for monitoring flightcrew fatigue.</p> <p>(5) An incident reporting process.</p> <p>(6) A performance evaluation.</p>	<p>Optamos por inserir na proposta de RBAC um conjunto resumido de requisitos de SGRF, ao estilo da Seção 117.7 da FAA, ao invés de um texto detalhado como constante do Apêndice 7 do CAO 48.1 Instrument 2013.</p> <p>O texto proposto foi baseado no texto constante da Seção 121.1221 do RBAC 121 (Emenda 03).</p> <p>A vantagem desta abordagem é possibilitar que uma IS seja empregada para o detalhamento do SGRF, o que daria uma maior flexibilidade para a ANAC na hora de escrever e implementar tal sistema para os diversos tipos de operadores tratados por esta proposta de regulamento.</p>	<p>Posição dos Aeronautas:</p> <p>Faz-se necessário a inclusão da participação do Sindicato da Categoria na implementação do SGRF.</p> <p>Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticados limites operacionais diferentes dos constantes deste regulamento, com a devida concordância do representante legal dos aeronautas através de uma Convenção ou Acordo coletivo de trabalho.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Recomendamos fortemente que para que haja a aprovação de um SGRF primeiro tenhamos um pacto trabalhista celebrado entre as partes. Dessa forma, a ANAC ficará restrita a avaliar somente os aspectos de segurança operacional e de aderência aos requisitos do SGRF.</p> <p>Esse conceito foi construído com todos os envolvidos na negociação de elaboração da nova Lei do Aeronauta (ANAC, SAC, ABEAR, SNA, Associações) como referência a um SAFETY CASE.</p> <p>Sugestão de inclusão do item (5) conforme abaixo:</p> <p>(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:</p> <p>(5) Acordo Coletivo de Trabalho firmado entre operador e sindicato da categoria profissional com anuência da exceção pretendida;</p>
Subparte D – Disposições Transitórias			
XXX.81 Disposições Transitórias			
(a) Este regulamento entra em vigor 90 dias após a sua publicação no DOU.			
Apêndice A – Limites Básicos			
<p>(a) Operações realizadas exclusivamente segundo o Apêndice A:</p> <p>(1) não podem ultrapassar os limites operacionais estabelecidos no PL 8.255/2014; e</p> <p>(2) devem cumprir os procedimentos e requisitos aplicáveis deste RBAC.</p> <p>(b) Nenhum operador pode realizar operações que extrapolem os limites operacionais estabelecidos no PL 8.255/2014 a menos que, previamente à realização daquelas operações, demonstrem o cumprimento dos requisitos da seção XXX.63 ou dos Apêndices B</p>		<p>O Apêndice A é aplicável aos operadores que realizem todas as suas escalações de tripulantes dentro dos limites operacionais estabelecidos pelo PL 8.255/2014.</p> <p>Operadores não estarão obrigados a implementar um GRF, como descrito na Subparte C do RBAC</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
e C (conforme aplicável) deste RBAC.		XXX. No entanto, os operadores e seus tripulantes devem cumprir, respectivamente, os requisitos constantes das seções XXX.61 e XXX.63 da proposta de RBAC.	
Apêndice B – Transporte Aéreo Público – Operações com Dois ou Mais Pilotos – Operações Complexas	APPENDIX 2 – PUBLIC TRANSPORT SERVICES – MULTI-PILOT OPERATIONS		
(a) Em consonância com o Art. 19 do PL 8.255/2014, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos no referido PL, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos do referido PL abaixo especificados: (1) Art. 32; (2) Art. 33; (3) Art. 34; (4) Art. 35; (5) Art. 36; (6) Art. 38; (7) Art. 39; (8) Art. 40; (9) Art. 41; (10) Art. 42; (11) Art. 43; (12) Art. 44; (13) Art. 48; (14) Art. 49, caput, § 1º, § 3º, § 4º; (15) Art. 50; (16) Art. 51; (17) Art. 82; (18) Art. 83; (19) Art. 84; (20) Art. 85; (21) Art. 86; (22) Art. 87.		Entendemos que, quando da utilização do Apêndice B por um operador, este deve basear a programação da jornada de seus tripulantes exclusivamente com base nos limites operacionais constantes do Apêndice B. Em outras palavras, os artigos e parágrafos do PL 8.255/2014 que estabelecem limites operacionais (vide relação na seção (a) do Apêndice B) não devem ser utilizados para a programação da jornada de tripulantes.	
(b) Todas as horas especificadas nas tabelas B.1, B.2, B.3 e B.4 deste Apêndice apresentam os valores máximos <u>reais</u> 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 não deve ser utilizado o redutor previsto no Art. 41 do PL 8.255/2014.		Todas as horas especificadas nas tabelas B1, B2, B3 e B4 deste Apêndice apresentam os valores máximos <u>reais</u> de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Deste modo, não devem ser aplicadas sobre as mesmas o redutor previsto no Art. 41 do PL	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
		<p>8.255/2014. Entendemos que a limitação constante desse artigo é um limitante operacional e, portanto, deve ser substituída por um conceito semelhante na proposta de RBAC.</p> <p>Isto se deve ao fato de que as horas constantes das tabelas B1 até B4 já levam em consideração princípios científicos de fadiga. Assim, as jornadas e horas de voo estabelecidas naquelas tabelas variam de acordo com a hora do dia na qual o voo é iniciado. A aplicação do Art. 41 dentro do escopo da proposta de RBAC equivaleria a uma “dupla tributação” da hora de voo noturna.</p> <p>No entanto, a Seção (b) não tem relação com o previsto no § 2º do Art. 63 do PL 8.255/2014, o qual informa que a hora de voo noturno, para efeito de remuneração, é contada à razão de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos. Este dispositivo do PL 8.255/2014 é trabalhista e, portanto, não afeta o requisito técnico.</p>	
<p>(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:</p> <p>(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso; ou</p> <p>(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou</p> <p>(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>1 Sleep opportunity before an FDP or standby</p> <p>1.1 An FCM must not be assigned or commence an FDP or standby commencing away from home base unless he or she has at least 8 consecutive hours’ sleep opportunity within the 10 hours immediately before:</p> <p>(a) if the commencement of the FDP has not been delayed — commencing the FDP or standby; or</p> <p>(b) if the commencement of the FDP has been delayed, but by less than 10 hours — the original reporting time for the FDP or standby; or</p> <p>(c) if the commencement of the FDP has been delayed by 10 hours or more — commencing the FDP or standby following the delay.</p> <p>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:</p> <p>(a) if the commencement of the FDP has not been delayed — commencing the FDP or standby; or</p>	<p>Adotado o texto do CAO 48.1 Instrument 2013 com as seguintes alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Unificadas as cláusulas 1.1 e 1.2, pois não vimos razão para fazer diferenciação do período de sono em função do local de início da jornada ou realização do sobreaviso ou reserva; ● Acrescentado o termo “reserva” (que não consta do CAO 48.1 Instrument 2013) ao requisito do RBAC pois o sobreaviso e a reserva possuem a mesma natureza, diferenciando-se apenas pelo local onde o tripulante aguarda ser convocado para a jornada. Adicionalmente, o CAO 48.1 Instrument 2013 não possui o conceito de “reserva”, incluindo este último no conceito de “standby”; ● Adotado o critério de “8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem...” pois isto permite uma maior flexibilidade no traslado do tripulante entre o seu local de descanso (residência / hotel) e o 	

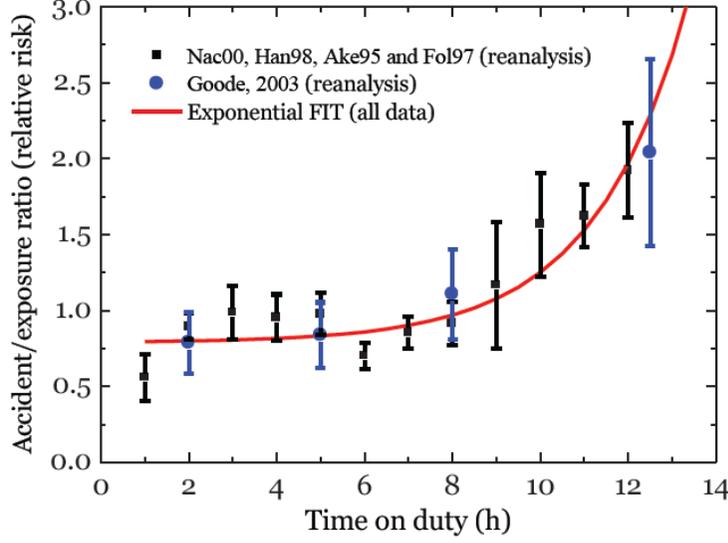
Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																																							
	(b) if the commencement of the FDP has been delayed, but by less than 10 hours — the original reporting time for the FDP or standby; (c) if the commencement of the FDP has been delayed by 10 hours or more — commencing the FDP or standby following the delay. Note See subsection 6 of this Order for the definition of sleep opportunity, where it is defined as occurring during an off-duty period.	local de apresentação mesmo em cidades grandes como Rio de Janeiro e São Paulo, onde o tempo de traslado é muito elevado devido ao trânsito intenso.																																																								
<p>(d) 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>(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>(3) Para aplicar a tabela B.1, escolha primeiro a hora aclimatada relativa ao início da jornada e então escolha 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><u>Tabela B.1:</u> Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (em horas) 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" data-bbox="110 1098 1012 1420"> <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.</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>00:00-05:59</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> </tr> <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>08:00-12:59</td> <td>13 (10)</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</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.					1-2	3-4	5	6	7+	00:00-05:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (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)	08:00-12:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>2 Limits for an acclimatised FCM</p> <p>2.1 Subject to clause 5, an acclimatised FCM must not be assigned an FDP longer than the number of hours specified in Table 2.1 in this clause (the FDP limit), as determined by the acclimatised time at the start of the FDP and the number of sectors to be flown.</p> <p>2.2 An acclimatised FCM must not be assigned flight time during an FDP longer than the number of hours in brackets specified in Table 2.1 (the flight time limit), as determined by the acclimatised time at the start of the FDP and the number of sectors to be flown.</p> <p>2.3 In applying Table 2.1, first, choose the appropriate acclimatised time at which the FDP for the FCM is to start, then choose the number of sectors which are to be flown. The maximum FDP for the acclimatised FCM is the number under the chosen number of sectors that corresponds to the chosen acclimatised time at which the FDP for the FCM is to start. The maximum flight time for the chosen acclimatised time is the number in brackets alongside the number for maximum FDP.</p> <p><u>Table 2.1</u> Maximum FDP and flight time (in hours) for an acclimatised FCM according to number of sectors and acclimatised time at the start of the FDP.</p> <table border="1" data-bbox="1069 1228 1746 1460"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Acclimatised time at start of FDP</th> <th colspan="6">Maximum FDP and flight time hours (in brackets) according to sectors to be flown</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0500 – 0559</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> <td>10(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> </tr> </tbody> </table>	Acclimatised time at start of FDP	Maximum FDP and flight time hours (in brackets) according to sectors to be flown						1-2	3	4	5	6	7+	0500 – 0559	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)	<p>Adotados os conceitos e estrutura regulamentar do CAO 48.1 Instrument 2013, embora os limites máximos de jornada e tempo de voo tenham sido alterados.</p> <p>Foram adotados limites de jornada e tempo de voo com base em uma média dos respectivos limites de jornada e tempo de voo dos regulamentos do PL 8.255/2014, da ICAO, da FAA, da EASA e da CASA.</p> <p>Os limites máximos de jornada de trabalho foram propostos, também, em atendimento a estudos científicos que desaconselham jornadas ininterruptas de trabalho superiores a 15 horas. Para ilustrar, o Dr. Van Dongen, titular da Divisão de Sono e Cronobiologia do departamento de psiquiatria da Universidade da Pensilvânia, também apresentou em 2003 um estudo que comprova a ocorrência de lapsos significativos de desempenho em indivíduos que ficavam em vigília estendida a partir de 15h ou mais. Adicionalmente, a European Sleep Research Society publicou em 2014 um artigo científico comparando dois grupos diferentes de pilotos com jornadas extensas de trabalho: o primeiro iniciava suas jornadas no início da manhã enquanto o segundo iniciava sua jornada em média 5,5 horas após o primeiro grupo. Foi notado que o segundo grupo apresentava níveis de fadiga maiores que os do primeiro grupo em função do ritmo circadiano e do tempo de vigília dos tripulantes.</p>	<p>Posição dos Aeronautas:</p> <p>Fica claro pela justificativa apresentada pela ANAC que os limites de jornada para tripulação simples aclimatada não levam em conta qualquer análise de risco adequada para a realidade brasileira. Conforme apresentado pela agência em sua justificativa, tais limites representam uma média dos limites da Lei do Aeronauta, da ICAO, da FAA, da EASA e da CASA. Cumpre salientar também que a ICAO nunca publicou limites de jornada em suas recomendações, fato que deixa claro que o texto da justificativa não está correto.</p> <p>As tabelas de limites de jornada da FAA, CASA e EASA possuem inconsistências técnicas de fácil comprovação. Estudos em modelos biomatemáticos demonstram que tanto as jornadas que se iniciam na madrugada quanto aquelas que terminam na madrugada levam a níveis de fadiga elevados e da mesma ordem de magnitude (ver Relatório dos Aeronautas, disponível em: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf).</p> <p>Ou seja, não existe lógica com base em qualquer sistema de análise de riscos em se diferenciar uma jornada que se inicia as 02h00, invadindo a janela de baixa do ciclo circadiano (das 02h00 às 06h00) e a jornada que se inicia as 16h00 e que também invade a mesma janela na madrugada. Dessa forma, porque então existe um limite de 10h de jornada (1-2 etapas) quando a mesma se inicia as 02h00 e um limite de 12h para as jornadas que se iniciam até 16h59?. Ora, se uma jornada de 12h for iniciada as 16h59, o pouso final da aeronave irá ocorrer entre 4 e 5 da manhã, expondo essa operação a um risco demasiado já comprovado por estudos científicos conforme Relatório dos Aeronautas disponível em: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>Outro ponto muito importante que precisa ficar claro para a</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.																																																								
	1-2	3-4	5	6	7+																																																					
00:00-05:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (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)																																																					
08:00-12:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)																																																					
Acclimatised time at start of FDP	Maximum FDP and flight time hours (in brackets) according to sectors to be flown																																																									
	1-2	3	4	5	6	7+																																																				
0500 – 0559	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)																																																				

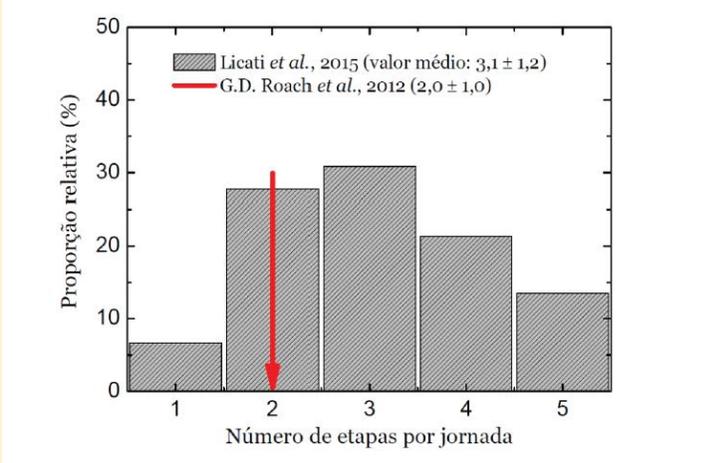
Texto proposto pela ANAC para o regulamento						Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)							Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
13:00-13:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	0600 – 0659	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)		<p>sociedade é que a agência está MAJORANDO as jornadas de trabalho dos tripulantes brasileiros em relação aos limites que são praticados atualmente, inclusive durante a madrugada. Verificamos, portanto, que o RBAC na forma que está sendo proposto irá ocasionar uma rotina de trabalho mais fatigante do que a atual, mesmo que tenha sido concebido para gerenciar a fadiga. Os gráficos abaixo demonstram claramente a MAJORAÇÃO de jornada proposta pela ANAC.</p>
14:00-16:59	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	0700 – 0759	13(9.5)	12(9)	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)		
17:00-17:59	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	0800 – 1059	14(10)	13(9.5)	13(9.5)	12(9)	11(9)	11(9)		
18:00-23:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)	1100 – 1359	13(9.5)	12(9)	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)		
						1400 – 1459	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)		
						1500 – 1559	11(9)	10(8)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)		
						1600 – 2259	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)	8(7)	8(7)		
						2300 – 0459	10(8)	9(8)	9(8)	8(7)	8(7)	8(7)		
						<p>Note To determine an FCM's acclimatised time, refer to subsection 7 at the beginning of this Order.</p>								

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			 <p>Dessa forma, recomendamos a substituição da Tabela B1 pela Tabela apresentada abaixo:</p> <p>4.2.10 Limites de Jornada e horas de voo por dia de trabalho. (a) Tripulação simples aclimatada: Os tripulantes de voo e de cabine respeitarão os seguintes limites de Jornada de Trabalho e horas de voo:</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																																											
			<table border="1" data-bbox="2429 151 3012 571"> <thead> <tr> <th colspan="5">Jornada máxima diária (hora de voo máxima diária) (h)</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Apresentação (h)</th> <th colspan="4">Número de Etapas numa mesma jornada</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3-4</th> <th>5</th> <th>6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0000-0459</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>8:15 (7:15)</td> <td>7:45 (6:45)</td> </tr> <tr> <td>0500-0559</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9:15 (8)</td> <td>8:45 (7:45)</td> </tr> <tr> <td>0600-0659</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (9)</td> <td>9:15 (8)</td> <td>8:45 (7:45)</td> </tr> <tr> <td>0700-0759</td> <td>12 (9:30)</td> <td>12 (9)</td> <td>11:15 (9)</td> <td>10:45 (9)</td> </tr> <tr> <td>0800-1059</td> <td>12 (10)</td> <td>12 (9:30)</td> <td>11:15 (9)</td> <td>10:45 (9)</td> </tr> <tr> <td>1100-1359</td> <td>12 (9:30)</td> <td>12 (9)</td> <td>11:15 (9)</td> <td>10:45 (9)</td> </tr> <tr> <td>1400-1459</td> <td>10 (9)</td> <td>10 (9)</td> <td>9:15 (8)</td> <td>8:45 (7:45)</td> </tr> <tr> <td>1500-1559</td> <td>10 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9:15 (8)</td> <td>8:45 (7:45)</td> </tr> <tr> <td>1600-2359</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>8:15 (7:15)</td> <td>7:45 (6:45)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Incluir os limites de pousos por jornada conforme proposta dos Aeronautas:</p> <p>4.2.11 Limites do número de pousos numa mesma jornada de trabalho</p> <p>4.2.11.1 Os tripulantes de voo ou de cabine operando aeronaves a jato em tripulação simples aclimatada respeitarão o limite máximo diário de 5 (cinco) pousos.</p> <p>4.2.11.1.1 O número de pousos previsto em 4.2.11.1 poderá ser aumentado em mais 1 (um), a critério do empregador, desde que o repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas.</p> <p>4.2.11.1.2 Não obstante o previsto 4.2.11.1.1, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso ao limite estabelecido em 4.2.11.1</p> <p>4.2.11.2 Os tripulantes de voo ou de cabine operando aeronaves turboélice em tripulação simples aclimatada respeitarão o limite máximo diário de 6 (seis) pousos.</p> <p>4.2.11.2.1 O número de pousos previsto em 4.2.11.2 poderá ser aumentado em mais 1 (um), a critério do empregador, desde que o repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas.</p> <p>4.2.11.2.2 Não obstante o previsto 4.2.11.2.1, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso ao limite estabelecido em 4.2.11.2.</p> <p>Justificativa: Conforme extensivamente discutido na seção 4.3 no Relatório FRMS</p>	Jornada máxima diária (hora de voo máxima diária) (h)					Apresentação (h)	Número de Etapas numa mesma jornada				1-2	3-4	5	6	0000-0459	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)	0500-0559	11 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)	0600-0659	11 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)	0700-0759	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)	0800-1059	12 (10)	12 (9:30)	11:15 (9)	10:45 (9)	1100-1359	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)	1400-1459	10 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)	1500-1559	10 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)	1600-2359	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)
Jornada máxima diária (hora de voo máxima diária) (h)																																																														
Apresentação (h)	Número de Etapas numa mesma jornada																																																													
	1-2	3-4	5	6																																																										
0000-0459	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)																																																										
0500-0559	11 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)																																																										
0600-0659	11 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)																																																										
0700-0759	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)																																																										
0800-1059	12 (10)	12 (9:30)	11:15 (9)	10:45 (9)																																																										
1100-1359	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)																																																										
1400-1459	10 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)																																																										
1500-1559	10 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)																																																										
1600-2359	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)																																																										

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>dos Aeronautas (Parte II), as tabelas de jornada da CAO-48 e FAR-117 não possuem mitigação para os voos que terminam na madrugada, ou seja, voos cujo pouso final da aeronave coincide com a janela de baixa do ciclo circadiano (das 02h00 as 06h00). Essa inconsistência nas tabelas australianas e americanas foi exposta no FRMS Fórum de Montreal (2016) para Reguladores e Operadores de Estados signatários da ICAO, sem que houvesse qualquer contestação. O mesmo estudo foi apresentado em New Orleans (Maio/2016) e em Montreal (Maio/2017) nas Conferências Anuais da IFALPA, em Atlanta na reunião anual dos usuários do SAFTE-FAST (Novembro/2016) e em Paris na reunião anual do Comitê de Performance Humana (HUPER) da IFALPA (Julho/2017). Em todos os casos os números apresentados e a metodologia utilizada não foram contestados.</p> <p>O estudo em questão contou com a parceria do IBR (institutes for Behaviour Resources) e demonstrou que a exposição ao risco durante a segunda programação de voo na madrugada é similar àquela observada na análise do acidente em Guantanamo Bay. Justamente por essa razão, recomendamos o limite máximo de 9 horas de jornada nesses intervalos.</p> <p>Já para os voos com início após as 14:00 recomendamos o máximo de 10 horas (para uma ou duas etapas) tendo em vista que com uma jornada de 12 horas o pouso final da programação coincidirá com a janela de baixa do ciclo circadiano.</p> <p>O limite máximo de 12 horas adotado na proposta dos aeronautas reflete a reanálise que fizemos de cinco conjunto de dados diferentes que comprovam que o risco relativo de acidentes dobra ao passarmos de 8 para 12 horas a serviço:</p> <p>http://www.asagol.com.br/files/dirtecnica/FRMS/Proposta%20dos%20Aeronautas%20RBAC%20FRMS.pdf</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			 <p>Logo, aumentando-se a jornada de 8 para 12 horas temos um incremento de 100% no risco relativo, enquanto que um aumento de 12 para 13 horas acarreta num risco 40% acima.</p> <p>O Relatório completo dos Aeronautas com toda a fundamentação da tabela proposta pode ser acessado pelo link: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-II.pdf</p> <p>Outro ponto muito importante também discutido no Relatório se refere ao procedimento de mitigação de risco com o aumento do número de etapas. Os estudos disponíveis na literatura (Spencer & Robertson, 2000; Spencer & Robertson, 2002; Robertson & Spencer, 2003) não envolveram voos com sete ou mais etapas e justamente por essa razão não recomendamos que sejam planejados voos com mais de seis etapas sem um SGRF. Caso a Agência possua estudos adicionais sobre o assunto entendemos necessária sua disponibilização para a devida análise.</p> <p>Para o caso brasileiro, especificamente, constatamos que os nossos pilotos realizam (em média) uma etapa a mais por dia de trabalho do</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>que os australianos (Licati, 2015). Esse resultado pode ser acessado na figura abaixo:</p>  <p>Vale ressaltar, contudo, que a pesquisa recente realizada por Licati et al. (2015) apontou para um cenário de fadiga crônica no Brasil. Com isso, não recomendamos que os limites atuais para o número máximo de pousos por jornada de trabalho seja aumentado em relação ao parâmetro que possuímos hoje, tanto para o jato quanto para o turboélice.</p> <p>Em resumo, o texto proposto na Minuta da ANAC agrava o cenário de fadiga crônica identificado em pesquisa que pode ser acessada no link: http://inseer.ibict.br/sipaer/index.php/sipaer/article/view/299/316</p> <p>Nota dos Aeronautas: A Lei 13.475/17 preconiza o limite máximo de 4 etapas por jornada, artigo 32 e 33. Devido à falta de uma cláusula específica no RBAC que determine o número de etapas, ficarão previstas etapas máximas conforme Lei Nacional.</p> <p>A ANAC menciona o estudo do Dr. Van Dongen a respeito da maior incidência de lapsos em indivíduos com vigília acima de 15h. Ora, se o tripulante vai se apresentar às 13h00 para encerrar sua jornada às 02h00 do dia seguinte (13h de jornada) conforme Tabela B1 como fica sua vigília no momento do pouso? Os modelos biomatemáticos consideram que o sono médio do indivíduo ocorre em geral das 23h às 07h. Se supusermos que nesse caso em questão o indivíduo</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																					
			<p>despertou as 09h00, teremos uma vigília de 17h as 02h da manhã. Isso demonstra que os limites propostos pela ANAC não estão alinhados com suas próprias justificativas. Por essa razão, reiteramos a nossa RECOMENDAÇÃO de que as jornadas de tripulação simples tenham um LIMITE SUPERIOR de 12h, conforme a tabela proposta no Relatório FRMS dos Aeronautas.</p> <p>http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-II.pdf</p>																																					
<p>(e) Limites de jornada e tempo de voo para um tripulante em estado desconhecido de aclimatação.</p> <p>(1) Sujeito ao parágrafo (f) deste Apêndice, um tripulante em estado desconhecido de aclimatação não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na tabela B.2, de acordo com o período de repouso imediatamente anterior 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>(2) Um tripulante em estado desconhecido de aclimatação não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na tabela B.2, de acordo com o período de duração do tempo de repouso imediatamente anterior ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas.</p> <p>(3) Para aplicar a tabela B.2, escolha primeiro o período de duração do repouso imediatamente anterior ao início da jornada e depois escolha o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada, referente ao período de duração do tempo de repouso escolhido, é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo do voo referente a cada período de duração do repouso é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração da jornada.</p> <p>Tabela B.2: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (em horas) para um tripulante de tripulação mínima ou simples em estado desconhecido de aclimatação, de acordo com o número de etapas a serem voadas e duração do repouso imediatamente anterior ao início da jornada.</p> <table border="1" data-bbox="183 1220 936 1433"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Duração do repouso imediatamente anterior 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</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>Menos de 30 horas</td> <td>11 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> </tbody> </table>	Duração do repouso imediatamente anterior 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					1-2	3-4	5	6	7+	Menos de 30 horas	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>3 Limits for an FCM in an unknown state of acclimatisation</p> <p>3.1 Subject to clause 5, an FCM in an unknown state of acclimatisation must not be assigned an FDP longer than the number of hours specified in Table 3.1 in this clause, as determined by duration of the off-duty period immediately before the FDP and the number of sectors to be flown.</p> <p>3.2 An FCM in an unknown state of acclimatisation must not be assigned flight time during an FDP longer than the number of hours in brackets specified in Table 3.1, as determined by the duration of the off-duty period immediately before the FDP and the number of sectors to be flown.</p> <p>3.3 In applying Table 3.1, first, choose the appropriate duration of off-duty period before the FDP for the FCM, then choose the number of sectors which are to be flown. The maximum FDP for the appropriate off-duty period for the FCM is the number under the chosen number of sectors that corresponds to the chosen off-duty period. The maximum flight time for the chosen duration is the number in brackets alongside the number for maximum FDP.</p> <p><u>Table 3.1</u> Maximum FDP and flight time for an FCM in an unknown state of acclimatisation according to number of sectors and duration of the off-duty period immediately before the FDP.</p> <table border="1" data-bbox="1069 1295 1749 1417"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Duration of off-duty period immediately before the FDP</th> <th colspan="6">Maximum FDP and flight time hours (in brackets) according to sectors to be flown</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Duration of off-duty period immediately before the FDP	Maximum FDP and flight time hours (in brackets) according to sectors to be flown						1-2	3	4	5	6	7								<p>Adotados os conceitos e estrutura regulamentar do CAO 48.1 Instrument 2013, embora os limites máximos de jornada e tempo de voo tenham sido alterados.</p> <p>Foram adotados limites de jornada e tempo de voo com base em uma média dos respectivos limites de jornada e tempo de voo dos regulamentos do PL 8.255/2014, da ICAO, da FAA, da EASA e da CASA.</p> <p>As quantidades de horas de jornada e tempo de voo da linha “menos de 30 horas” na tabela B2 foram copiadas da linha “06:00 – 06:59” da tabela B1, seguindo a lógica da tabela correspondente do CAO 48.1 Instrument 2013.</p> <p>As quantidades de horas de jornada e tempo de voo da linha “30 horas ou mais” na tabela B2 foram copiadas da linha “07:00 – 07:59” da tabela B1, seguindo a lógica da tabela correspondente do CAO 48.1 Instrument 2013.</p> <p>Justificativa da inclusão do parágrafo (e)(4): A CAO adota limite de quatro jornadas para tripulante em estado desconhecido de aclimatação, porém o GT entende que, pela limitação proposta pelo PL de no máximo duas madrugadas e pela exceção contida no conceito de operação de madrugada deste regulamento (XXX.3 (s)(1)), conjugado com o parágrafo XXX.3 (r)(3)(i), é recomendável a limitação a duas jornadas para evitar que um tripulante em estado desconhecido de aclimatação seja escalado para quatro jornadas consecutivas na madrugada.</p>	<p>Posicionamento dos Aeronautas:</p> <p>Incluir os limites diários de jornada, hora de voo e pousos para tripulação simples não-aclimatada conforme proposta dos aeronautas:</p> <p>http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>4.2.10 Limites de Jornada e horas de voo por dia de trabalho.</p> <p>(b) Tripulação simples não aclimatada:</p> <p>Os tripulantes de voo e de cabine respeitarão o limite de 9 (nove) horas de jornada e 8 (oito) horas de voo por dia de trabalho para programações de até 4 (quatro) etapas.</p> <p>Nota: Limites de jornada e hora de voo para tripulações simples não aclimatadas em programações com 5 (cinco) ou mais etapas poderão ser determinados através de um Sistema de Gerenciamento do Risco da Fadiga (SGRF).</p> <p>Justificativa:</p> <p>Os aeronautas durante a elaboração do seu estudo indagaram a CASA sobre o fato de que os limites de jornada para tripulantes não-aclimatados apresentavam valores acima dos limites para tripulantes aclimatados em algumas horas do dia. Infelizmente ainda não obtivemos resposta sobre o assunto e pedimos à ANAC que caso obtenham algum feedback que nos encaminhem para a devida análise.</p> <p>O limite de 9 horas adotado pelos aeronautas parte do princípio que um tripulante não aclimatado não deverá cumprir com uma programação de voo cuja jornada exceda o limite para tripulante aclimatado considerando-se o horário menos favorável. Em outras palavras, não há qualquer fundamentação científica para que um</p>
Duração do repouso imediatamente anterior 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																																						
	1-2	3-4	5	6	7+																																			
Menos de 30 horas	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																			
Duration of off-duty period immediately before the FDP	Maximum FDP and flight time hours (in brackets) according to sectors to be flown																																							
	1-2	3	4	5	6	7																																		

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																				
<table border="1" data-bbox="183 135 936 188"> <tr> <td>30 horas ou mais</td> <td>13 (9,5)</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> </table> <p data-bbox="56 228 1059 352">(4) Quando em estado desconhecido de aclimatação, 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 (e) da seção XXX.5.</p>	30 horas ou mais	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	<table border="1" data-bbox="1037 135 1787 247"> <tr> <td>Less than 30 hours</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> <td>10(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> </tr> <tr> <td>30 hours or more</td> <td>12(9)</td> <td>11(9)</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> <td>10(8)</td> <td>9(8)</td> </tr> </table> <p data-bbox="1085 288 1740 448">3.4 An FCM may only be assigned 4 consecutive FDPs in an unknown state of acclimatisation after which the FCM must have an adaptation period sufficient to become reacclimatised in accordance with paragraph 7.4 at the beginning of this Order.</p>	Less than 30 hours	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)	30 hours or more	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)		<p data-bbox="2350 135 3100 295">tripulante não aclimatado tenha um limite de jornada maior do que um tripulante aclimatado. Nitidamente a agência ao considerar a Tabela da CAO-48 para definir os limites brasileiros introduz uma falha grave produzida pelos Australianos na regulamentação do nosso país.</p> <p data-bbox="2350 300 3100 754">Lembramos que o § 2º do artigo 19 da lei 13.475/17 determina que o documento siga as normas e recomendações internacionais e o Doc 9966 da ICAO determina que quaisquer modificações necessitam de fundamentação científica comprovada, fato que não se evidencia na proposta da ANAC. Ademais a tabela foi alterada para o descanso superior a 30 horas, ao patamar de 13 horas de jornada (valor maior que a tabela CAO) que corresponde ao valor máximo da tabela aclimatada. Ou seja, além do fato de a CAO não explicar como obteve esses números, a ANAC decide aumentá-lo sem um estudo científico. Cabe ressaltar que a proposta dos aeronautas 4.2.10 “b” não traz impacto para a aviação doméstica, tendo em vista que os tripulantes permanecerão aclimatados no território nacional, a exceção de voos conectando Rio Branco e localidades no horário de Brasília em horário de verão.</p> <p data-bbox="2350 759 3100 887">Para voos internacionais com tripulação simples, no caso específico de um possível HUB no Nordeste, verifica-se que os voos para a Europa poderão ser feitos tranquilamente com nove horas de jornada.</p> <p data-bbox="2350 892 3100 1083">A comprovação cabal de que há uma inconsistência nesses limites para tripulação não aclimatada pode ser obtida verificando-se os critérios de repouso constantes do regulamento proposto pela agência. Esses critérios demonstram que o descanso para tripulação não aclimatada deverá ser maior do que o descanso para tripulação aclimatada.</p> <p data-bbox="2350 1118 3100 1437">(I) Períodos de repouso. (1) Sujeito ao parágrafo (I)(2) deste Apêndice, quando uma jornada não exceder em 12 (doze) horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos: (i) Se o tripulante estiver aclimatado, a soma de: (A) 12 (doze) horas; e (B) 2 (duas) horas a cada 15 graus para a diferença absoluta de longitudes que ultrapasse 45°; (ii) Se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de:</p>
30 horas ou mais	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																		
Less than 30 hours	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)																	
30 hours or more	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)																	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>(A) 14 (quatorze) horas; e (B) 2 (duas) horas a cada 15 graus para a diferença absoluta entre longitudes. Ou seja, essa inconsistência precisa ser resolvida.</p> <p>Nota dos Aeronautas: Conforme debatido com a ANAC, alguns itens constantes da Minuta do RBAC sobre FRMS (dentre eles a questão da aclimatação) possuem um alto grau de complexidade. Por essa razão, sempre nos manifestamos favoráveis à realização de um estudo científico brasileiro que possa jogar luz sobre os fenômenos analisados e balizar a tomada de decisão da agência. Portanto, no intuito de contribuirmos para essa discussão, apresentaremos um ofício à ANAC com uma Proposta de Pesquisa de Fadiga na Aviação Civil Brasileira coordenada pela agência, com a participação das empresas, sindicato, associações, centros de pesquisa e universidades. O escopo inicial dessa proposta pode ser acessado no link: http://www.aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Proposta_Pesquisa_RBAC_Fadiga.pdf</p>
<p>(f) Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples.</p> <p>(1) Sujeito ao parágrafo (f)(2), o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas para operadores certificados pelo RBAC 121 e de 16 horas para os demais operadores, se:</p> <p>(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00, for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;</p> <p>(ii) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 00h00 e 06h00, ou 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) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.</p> <p>(3) 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>(4) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não são considerados os tempos</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 40. Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, IV e V do artigo 5º, quando compoem tripulação mínima ou simples, poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:</p> <p>I - 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 empregador um local para descanso, separado do público, com controle de temperatura e luminosidade;</p> <p>II - Quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 6 (seis) horas e inferior a 10 (dez) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador quartos individuais, com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído, controle de temperatura e luminosidade.</p> <p>Parágrafo único. A condição prevista neste artigo deverá ser consignada no Diário de Bordo da aeronave, e assinada pelo</p>	<p>Requisito da proposta harmonizado com o PL 8.255/2014, com as seguintes alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitação da jornada com interrupção até um máximo de 14 horas para operadores do RBAC 121 e de 16 horas para os demais operadores (tais números foram baseados nos limites de jornada para tripulação simples constantes dos Art. 38 e 39 do PL, acrescidos de 50% do maior tempo de interrupção previsto no Art. 40); • Limitação do tempo de jornada remanescente após a interrupção a 6 horas; • Será permitida jornada interrompida para operações no RBAC 121; • A jornada interrompida pode ser executada tanto na base contratual quanto fora dela. <p>As duas alterações foram incluídas no texto tendo em vista limitar a fadiga dos tripulantes, analogamente ao que é feito na Cláusula 4 do Apêndice 2 do CAO 48.1 Instrument 2013.</p>	<p>Posicionamento dos Aeronautas:</p> <p>O item proposto pela agência a respeito de jornada interrompida para operações RBAC 121 viola o dispositivo previsto no Art. 40 da Lei 13.475/17 tendo em vista que modifica a definição constante no caput do Artigo. Simplesmente altera a aplicabilidade de um critério já definido em Lei Federal para incluir operações 121.</p> <p>Os aeronautas propõem que seja adotada a norma que hoje regula somente a aviação internacional e/ou taxi aéreo, para a aviação regular doméstica e utilizada somente em casos de SGRF (nos moldes preconizados pelos aeronautas onde há necessidade de um ACT entre os aeronautas e a empresa antes de ser levado à ANAC).</p> <p>Lei 7183 - artigo 21, § 1º - Nos voos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>necessários para atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.</p> <p>(5) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos no parágrafo (I) deste Apêndice.</p> <p>(6) Nas operações envolvendo tripulantes definidos na seção XXX.1(b)(1), 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 (I)(2) e (I)(4) deste Apêndice.</p>	<p>comandante.</p> <p><u>EASA</u></p> <p>(b) The break excludes the time allowed for post and pre-flight duties and travelling. The minimum total time for post and pre-flight duties and travelling is 30 minutes. The operator specifies the actual times in its operations manual.</p>	<p>Finalmente, o limite máximo de jornada interrompida para a FAA é de 14h, como especificado no parágrafo 117.15(f) do FAR 117. O GT entende que o tempo de jornada continua sendo contado mesmo durante a “interrupção de jornada”.</p>	<p>limites prescritos na alínea "a", do art. 29, desta Lei.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Percebemos que a Agência fundamentou este requisito (para a operação RBAC 121) utilizando os limites determinados no PL8255/14 para operação de táxi aéreo (RBAC 135) que é muito diferente em frequência e tipo de operação.</p> <p>Ademais, os valores propostos pela agência não coincidem nem com a CAO 48 tampouco com o FAR 117, fato que causa grande estranheza. Obviamente para adotar os mesmos limitantes empregados na Austrália ou nos EUA aqui no Brasil teríamos que supor que os aspectos de infraestrutura, condição socioeconômica, cultura organizacional, etc... entre as nações fossem idênticos, o que definitivamente não é o caso.</p> <p>Outra questão importante se refere ao uso de jornada interrompida na base contratual do tripulante. Esse critério demonstra que o uso de jornada interrompida está sendo banalizado pela agência, sem qualquer relação de coerência com necessidades específicas de algumas chaves de voo peculiares. Tornou-se, portanto, um critério generalizado para aumentar a jornada dos tripulantes.</p> <p>Na regulação americana, o tempo mínimo de 3 horas já se computa em acomodações adequadas (somente no período entre as 22:00 e 05:00) enquanto a regulação australiana prevê jornada interrompida somente a partir de 4 horas com acesso a acomodações adequadas e, caso ocorra entre as 23:00 e 05:29 deve ter no mínimo 7 horas de duração.</p> <p>Em se tratando de safety, nenhum operador mundial consegue medir o risco em se abrir esta possibilidade <i>Split for Duty</i> sem limites mais rígidos e específicos.</p> <p>FAR 117 - 17.15 <i>Flight duty period: Split duty.</i> <i>For an unaugmented operation only, if a flightcrew member is provided with a rest opportunity (an opportunity to sleep) in a suitable accommodation during his or her flight duty period, the time that the flightcrew member spends in the suitable accommodation is not part of that flightcrew member's flight duty period if all of the following conditions are met:</i></p> <p><i>The rest opportunity is provided between the hours of 22:00 and 05:00 local time. (b) The time spent in the suitable accommodation is at least 3 hours, measured from the time that the flightcrew</i></p>

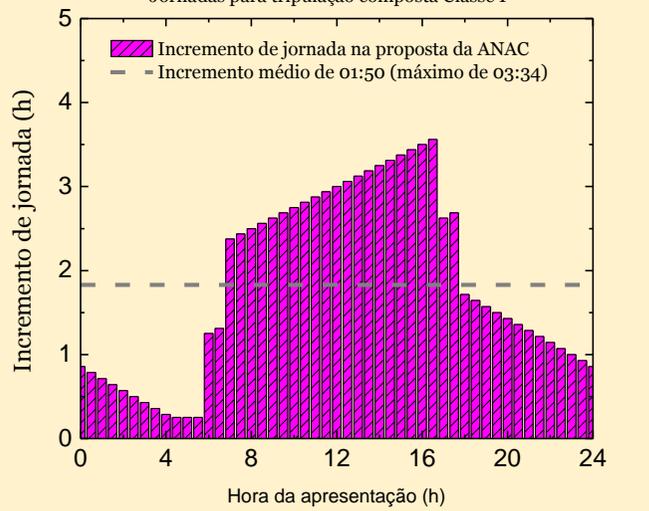
Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>member reaches the suitable accommodation. (c) The rest opportunity is scheduled before the beginning of the flight duty period in which that rest opportunity is taken. (d) The rest opportunity that the flightcrew member is actually provided may not be less than the rest opportunity that was scheduled. (e) The rest opportunity is not provided until the first segment of the flight duty period has been completed. (f) The combined time of the flight duty period and the rest opportunity provided in this section does not exceed 14 hours. Glossary (FAR 117) Suitable accommodation means a temperature-controlled facility with sound mitigation and the ability to control light that provides a flightcrew member with the ability to sleep either in a bed, bunk or in a chair that allows for flat or near flat sleeping position. Suitable accommodation only applies to ground facilities and does not apply to aircraft onboard rest facilities. CAO 48 4 - Increase in FDP limits by split duty 4.1 - Subject to subclause 4.4, where an FDP contains a split-duty rest period of at least 4 consecutive hours with access to suitable sleeping accommodation, the maximum FDP worked out under clause 2 or 3 may be increased by up to 4 hours, provided the new maximum under clause 2 or 3 does not then exceed 16 hours. 4.2 - After an FDP mentioned in subclause 4.1, the first 4 hours of the split-duty rest period may be reduced by 50% in determining the subsequent off-duty period or cumulative duty time under clause 10 or clause 12 of this Appendix. 4.3 - Subject to subclause 4.4, where an FDP contains a split-duty rest period of at least 4 consecutive hours with access to suitable resting accommodation, the limits under clause 2 or 3 may be increased by 2 hours. 4.4 - If a split-duty rest period includes any period between the hours of 2300 to 0529:</p> <ul style="list-style-type: none"> . (a) acclimatised time; or . (b) if the FCM is in an unknown state of acclimatisation — local time; then: <ul style="list-style-type: none"> . (a) the split-duty rest period must be for a consecutive period of at least 7 hours with access to suitable sleeping accommodation; and . (b) the maximum FDP may be increased to 16 hours (if not already permitted) but subclause 4.2 does not apply. <p>4.5 - Any remaining portion of an FDP following a split-duty rest period must be no longer than 6 hours.</p>

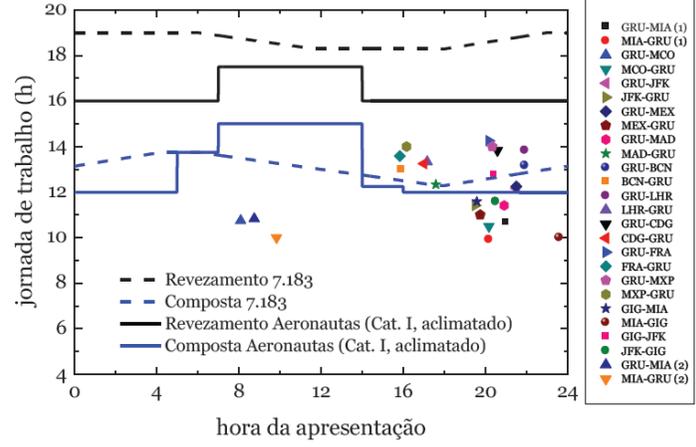
Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>Por essas razões, NÃO RECOMENDAMOS a utilização de jornada interrompida em operações 121 devido às enormes incertezas que teremos no modal brasileiro.</p> <p>Nota dos Aeronautas: Conforme debatido com a ANAC, alguns itens constantes da Minuta do RBAC sobre FRMS (dentre eles a questão de jornada interrompida) possuem um alto grau de complexidade. Por essa razão, sempre nos manifestamos favoráveis à realização de um estudo científico brasileiro que possa melhor elucidar os fenômenos analisados e balizar a tomada de decisão da agência. Portanto, no intuito de contribuirmos para essa discussão, apresentaremos um ofício à ANAC com uma Proposta de Pesquisa de Fadiga na Aviação Civil Brasileira coordenada pela agência, com a participação das empresas, sindicato, associações, centros de pesquisa e universidades. O escopo inicial dessa proposta pode ser acessado no link: http://www.aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Proposta_Pesquisa_RBAC_Fadiga.pdf</p>
<p>(g) Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento.</p> <p>(1) Sujeito às condições do parágrafo (g)(3) 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 na tabela 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.</p> <p>(2) Sujeito às condições do parágrafo (g)(3) deste Apêndice, um tripulante em estado desconhecido de aclimatação não pode ser designado para uma jornada ou tempo de voo mais longo do que o especificado na tabela B.4, de acordo com o período de duração do repouso imediatamente anterior ao início da jornada, a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação.</p> <p>(3) Para os parágrafos (g)(1) e (g)(2) as seguintes disposições se aplicam:</p> <p>(i) O manual de operações deve contemplar os procedimentos para operações com tripulação composta e de revezamento.</p> <p>(ii) O tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de:</p> <p>(A) 1 (uma) hora e trinta minutos consecutivos para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e</p> <p>(B) 2 (duas) horas consecutivas para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o pouso final.</p> <p>(iii) Uma jornada de trabalho deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>5 Increase in FDP and flight time limits in an augmented crew operation</p> <p>5.1 Subject to the conditions in subclause 5.3, an acclimatised FCM in an augmented crew operation must not be assigned an FDP or flight time longer than the number of hours specified in Table 5.1 in this clause, as determined by the acclimatised time at the start of the FDP, the class of crew rest facility available, and the number of additional FCMs.</p> <p>5.2 Subject to the conditions in subclause 5.3, an FCM in an unknown state of acclimatisation, must not be assigned an FDP or flight time longer than the number of hours specified in Table 5.2 in this clause, as determined by the duration of the off-duty period immediately before the FDP, the class of crew rest facility available, and the number of additional FCMs.</p> <p>5.3 For subclauses 5.1 and 5.2, the conditions are as follows:</p> <p>(a) the AOC holder's operations manual must have procedures for augmented crew operations;</p>	<p>Com relação à tabela B.3, foi adotada a fórmula constante no Relatório "Extension of flying duty period by in-flight relief" (TNO Defence, Security and Safety, 2007), aplicada a partir da tabela de tripulação simples. Ainda, foi aplicado o recomendado pela Flight Safety Foundation (Flight Safety Digest, 2003), de estabelecer o teto de 16 horas no máximo para jornadas com um piloto adicional, e de 18 horas com dois pilotos adicionais. Os tempos de voo decorrem da subtração de 1,5 hora do período máximo da jornada, considerando as necessidades pré e pós-voo.</p> <p>Relativo à tabela B.4, foi repetida a linha do período de 18:00-06:00 da tabela B.3, mais restritiva, para tripulantes em estado desconhecido de aclimatação com menos de 30 horas de repouso anterior à jornada; e repetida a linha do período de 17:00-17:59, mais permissiva que a anterior, porém menos permissiva que a</p>	<p>Posição dos Aeronautas:</p> <p>A proposta de descanso a bordo da ANAC não leva em conta as jornadas com mais de uma etapa de voo. Ou seja, os parágrafos (g) (3) (ii) (A/B) e (g) (3) (v) (A/B) mencionam apenas pouso final, mas e se tivermos um ou até mesmo dois ou três pousos intermediários? Por isso, sugerimos uma nova redação para salientar que durante o(s) pouso(s) os pilotos estejam com níveis de alerta adequados:</p> <p>(ii) O tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de:</p> <p>(A) 1 (uma) hora e trinta minutos consecutivos, por etapa, para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o(s) pouso(s); e</p> <p>(B) 2 (duas) horas consecutivas, por etapa, para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o(s) pouso(s);</p> <p>(v) Se uma jornada estiver para exceder em 16 horas, então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de:</p> <p>(A) 2 (duas) horas consecutivas, por etapa, para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o(s) pouso(s) e</p> <p>(B) 3 (três) horas consecutivas, por etapa, para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o(s)</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento								Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)				Justificativa da ANAC para o texto proposto				Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																																																												
<p>(iv) O período de descanso a bordo da aeronave deve ser planejado para o período de voo de cruzeiro.</p> <p>(v) Se uma jornada estiver para exceder em 16 horas, então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de:</p> <p>(A) 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e</p> <p>(B) 3 (três) horas consecutivas para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o pouso final.</p> <p>(4) Para aplicar a tabela B.3 para um tripulante aclimatado, escolha primeiro a hora aclimatada referente ao início da jornada, então, escolha a classe de acomodação a bordo da aeronave e, dentro dessa classe, escolha 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.</p> <p>Tabela B.3: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (em horas) para um tripulante 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.</p> <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.</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>Tipo de tripulação</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>00:00-05:59</td> <td></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> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td></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>07:00-16:59</td> <td></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>17:00-17:59</td> <td></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>18:00-23:59</td> <td></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> <p>(5) Para aplicar a tabela B.4, para um tripulante em um estado de desconhecido aclimação, escolha primeiro o período de duração do repouso imediatamente anterior ao início da jornada, então, escolha a classe de acomodação a bordo da aeronave e, dentro dessa classe, escolha o tipo de tripulação. A duração máxima da jornada para o tripulante é o número imediatamente abaixo do tipo de tripulação escolhido, imediatamente abaixo da classe escolhida que corresponde à duração do repouso. O tempo máximo de voo é o</p>								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.							Classe de acomodação	Classe 1		Classe 2		Classe 3		Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	00:00-05:59		14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	06:00-06:59		15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	07:00-16:59		16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)	17:00-17:59		15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	18:00-23:59		14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	<p>...</p> <p>(d) the minimum in-flight rest during the FDP must be:</p> <p>(i) for each FCM who will not be at the aircraft controls during the final landing — 1.5 consecutive hours; and</p> <p>(ii) for each FCM who will be at the aircraft controls during the final landing — 2 consecutive hours;</p> <p>(e) the in-flight rest must be planned for the cruise phase of the flight;</p> <p>...</p> <p>(g) if an assigned FDP is to exceed 16 hours, then:</p> <p>(i) only 1 sector may be assigned; and</p> <p>(ii) the minimum in-flight rest during the FDP must be:</p> <p>(A) for each FCM who will not be at the aircraft controls during the final landing — 2 consecutive hours; and</p> <p>(B) for each FCM who will be at the aircraft controls during the final landing — 3 consecutive hours.</p> <p>...</p> <p>5.4 To apply Table 5.1 for an FCM who is acclimatised, first, choose the appropriate acclimatised time at which his or her FDP is to start, then choose the class of crew rest facility available and within the class choose the number of additional FCMs. The maximum FDP for the acclimatised FCM is the number under the chosen number of additional FCMs under the chosen class that corresponds to the acclimatised time at which the FDP for the FCM is to start. The maximum flight time for the chosen acclimatised time is the number in brackets alongside the number for maximum FDP.</p> <p>Table 5.1 Maximum FDP and flight time (in hours) for an acclimatised FCM in an augmented crew operation according to class of crew rest facility, number of additional FCMs and acclimatised time at the start of the FDP.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">FDP time</th> <th colspan="3">Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to class facility and number of additional FCMs</th> </tr> <tr> <th>Class 1</th> <th>Class 2</th> <th>Class 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				FDP time	Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to class facility and number of additional FCMs			Class 1	Class 2	Class 3					<p>entre 07:00-16:59, tripulantes em estado desconhecido de aclimação com 30 horas ou mais de repouso anterior à jornada.</p>				<p>pouso(s).</p> <p>Em relação às tabelas propostas:</p> <p>Ficou claro pela leitura das justificativas apresentadas pela ANAC que não houve análise de risco para se determinar os limites de jornada constantes nas Tabelas B.3 e B.4. A Tabela B.3 adotou uma fórmula constante no artigo “Extension of flying duty period by in-flight relief” (TNO Defence, Security and Safety, 2007), porém partiu de uma Tabela de referência para tripulação simples construída sem análise de risco (Tabela B.1). Por essa razão, as mesmas inconsistências apresentadas na Tabela B.1 também aparecem na tabela B.3.</p> <p>Dessa forma, os aeronautas recomendam a utilização das tabelas para tripulação composta e de revezamento conforme itens 4.2.10 (c) e 4.2.10 (d) do Relatório dos Aeronautas Parte I: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>Um estudo específico baseado no modelo SAFTE-FAST demonstrou que uma jornada de 14 horas no período noturno para tripulação composta Classe I está associada a um risco elevado de fadiga. Adicionalmente, esse mesmo estudo apontou que uma jornada de 13 horas no período noturno com descanso classe II também está associada a um elevado risco de fadiga. O estudo incluiu VOOS REALIS de uma grande empresa aérea brasileira e poderá ser acessado pelo link: http://www.asagol.com.br/files/_dirtecnica/fadigometro/Limites%20de%20jornada%20para%20tripula%C3%A7%C3%A3o%20aumentada%20(aeronautas_Set17).pdf</p> <p>(c) Tripulações aumentadas aclimatadas:</p> <p>Os tripulantes de voo e de cabine respeitarão os seguintes limites de jornada de trabalho e hora de voo para uma etapa:</p>			
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.																																																																																											
	Classe de acomodação	Classe 1		Classe 2		Classe 3																																																																																						
		Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																				
00:00-05:59		14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)																																																																																					
06:00-06:59		15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																					
07:00-16:59		16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)																																																																																					
17:00-17:59		15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																					
18:00-23:59		14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)																																																																																					
FDP time	Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to class facility and number of additional FCMs																																																																																											
	Class 1	Class 2	Class 3																																																																																									

Texto proposto pela ANAC para o regulamento		Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)						Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																																																																																							
número entre parênteses ao lado da duração máxima da jornada.		Additional FCMs	1	2	1	2	1	2	<p>Jornada de trabalho (horas de voo) (h) Tripulante aclimatado – uma etapa</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Hora local de apresentação (h)</th> <th colspan="2">Descanso Classe I</th> <th colspan="2">Descanso Classe II</th> <th colspan="2">Descanso Classe III</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>0000-0459</td> <td>12 (11)</td> <td>16 (14)</td> <td>10:30 (8:30)</td> <td>11:15 (9:15)</td> <td>9:30 (7:30)</td> <td>10:00 (8:00)</td> </tr> <tr> <td>0500-0659</td> <td>13:45 (11:45)</td> <td>16 (14)</td> <td>12:45 (10:45)</td> <td>14 (12)</td> <td>11:45 (9:45)</td> <td>12:15 (10:15)</td> </tr> <tr> <td>0700-1359</td> <td>15 (13)</td> <td>17:30 (15:30)</td> <td>14 (12)</td> <td>15:30 (13:30)</td> <td>12:45 (10:45)</td> <td>13:15 (11:15)</td> </tr> <tr> <td>1400-1559</td> <td>12:15 (11)</td> <td>16 (14)</td> <td>11:30 (9:30)</td> <td>12:45 (10:45)</td> <td>10:45 (8:45)</td> <td>11:15 (9:15)</td> </tr> <tr> <td>1600-2359</td> <td>12 (11)</td> <td>16 (14)</td> <td>10:30 (8:30)</td> <td>11:15 (9:15)</td> <td>9:30 (7:30)</td> <td>10:00 (8:00)</td> </tr> </tbody> </table> <p>d) Tripulações aumentadas não-aclimatadas:</p> <p>Os tripulantes de voo e de cabine respeitarão os seguintes limites de jornada de trabalho e hora de voo para uma etapa:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7">Jornada de trabalho (horas de voo) (h) Tripulante não-aclimatado – uma etapa</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Hora local de apresentação (h)</th> <th colspan="2">Descanso Classe I</th> <th colspan="2">Descanso Classe II</th> <th colspan="2">Descanso Classe III</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>0000-0459</td> <td>12 (11)</td> <td>16 (14)</td> <td>10 (8)</td> <td>10:45 (8:45)</td> <td>9:30 (7:30)</td> <td>10:00 (8:00)</td> </tr> <tr> <td>0500-0659</td> <td>13 (11)</td> <td>16 (14)</td> <td>12:30 (10:30)</td> <td>13:15 (11:15)</td> <td>11:30 (9:30)</td> <td>12:00 (10:00)</td> </tr> <tr> <td>0700-1359</td> <td>14:15 (12:15)</td> <td>16 (14)</td> <td>13:30 (11:30)</td> <td>14:30 (12:30)</td> <td>12:45 (10:45)</td> <td>13:15 (11:15)</td> </tr> <tr> <td>1400-1559</td> <td>12 (11)</td> <td>16 (14)</td> <td>11:15 (9:15)</td> <td>12 (10)</td> <td>10:30 (8:30)</td> <td>11:00 (9:00)</td> </tr> <tr> <td>1600-2359</td> <td>12 (11)</td> <td>16 (14)</td> <td>10 (8)</td> <td>10:45 (8:45)</td> <td>9:30 (7:30)</td> <td>10:00 (8:00)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nota: Limites de jornada e hora de voo para programações com 2 (duas) ou mais etapas envolvendo tripulação aumentada (aclimatada ou não) poderão ser estabelecidos em um Sistema de Gerenciamento do Risco da Fadiga (SGRF).</p> <p>Justificativa: A proposta dos aeronautas foi obtida utilizando-se a tabela para tripulação simples e o critério adotado por (Simon & Spencer, 2007) para descanso à bordo de aeronaves (“TNO Report”). Ou seja, partimos de uma jornada que possui mitigação nos horários de apresentação cujo término de jornada se dará na janela de baixa do</p>	Hora local de apresentação (h)	Descanso Classe I		Descanso Classe II		Descanso Classe III		Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	0000-0459	12 (11)	16 (14)	10:30 (8:30)	11:15 (9:15)	9:30 (7:30)	10:00 (8:00)	0500-0659	13:45 (11:45)	16 (14)	12:45 (10:45)	14 (12)	11:45 (9:45)	12:15 (10:15)	0700-1359	15 (13)	17:30 (15:30)	14 (12)	15:30 (13:30)	12:45 (10:45)	13:15 (11:15)	1400-1559	12:15 (11)	16 (14)	11:30 (9:30)	12:45 (10:45)	10:45 (8:45)	11:15 (9:15)	1600-2359	12 (11)	16 (14)	10:30 (8:30)	11:15 (9:15)	9:30 (7:30)	10:00 (8:00)	Jornada de trabalho (horas de voo) (h) Tripulante não-aclimatado – uma etapa							Hora local de apresentação (h)	Descanso Classe I		Descanso Classe II		Descanso Classe III		Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	0000-0459	12 (11)	16 (14)	10 (8)	10:45 (8:45)	9:30 (7:30)	10:00 (8:00)	0500-0659	13 (11)	16 (14)	12:30 (10:30)	13:15 (11:15)	11:30 (9:30)	12:00 (10:00)	0700-1359	14:15 (12:15)	16 (14)	13:30 (11:30)	14:30 (12:30)	12:45 (10:45)	13:15 (11:15)	1400-1559	12 (11)	16 (14)	11:15 (9:15)	12 (10)	10:30 (8:30)	11:00 (9:00)	1600-2359	12 (11)	16 (14)	10 (8)	10:45 (8:45)	9:30 (7:30)	10:00 (8:00)
Hora local de apresentação (h)	Descanso Classe I		Descanso Classe II		Descanso Classe III																																																																																																											
	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																										
0000-0459	12 (11)	16 (14)	10:30 (8:30)	11:15 (9:15)	9:30 (7:30)	10:00 (8:00)																																																																																																										
0500-0659	13:45 (11:45)	16 (14)	12:45 (10:45)	14 (12)	11:45 (9:45)	12:15 (10:15)																																																																																																										
0700-1359	15 (13)	17:30 (15:30)	14 (12)	15:30 (13:30)	12:45 (10:45)	13:15 (11:15)																																																																																																										
1400-1559	12:15 (11)	16 (14)	11:30 (9:30)	12:45 (10:45)	10:45 (8:45)	11:15 (9:15)																																																																																																										
1600-2359	12 (11)	16 (14)	10:30 (8:30)	11:15 (9:15)	9:30 (7:30)	10:00 (8:00)																																																																																																										
Jornada de trabalho (horas de voo) (h) Tripulante não-aclimatado – uma etapa																																																																																																																
Hora local de apresentação (h)	Descanso Classe I		Descanso Classe II		Descanso Classe III																																																																																																											
	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																										
0000-0459	12 (11)	16 (14)	10 (8)	10:45 (8:45)	9:30 (7:30)	10:00 (8:00)																																																																																																										
0500-0659	13 (11)	16 (14)	12:30 (10:30)	13:15 (11:15)	11:30 (9:30)	12:00 (10:00)																																																																																																										
0700-1359	14:15 (12:15)	16 (14)	13:30 (11:30)	14:30 (12:30)	12:45 (10:45)	13:15 (11:15)																																																																																																										
1400-1559	12 (11)	16 (14)	11:15 (9:15)	12 (10)	10:30 (8:30)	11:00 (9:00)																																																																																																										
1600-2359	12 (11)	16 (14)	10 (8)	10:45 (8:45)	9:30 (7:30)	10:00 (8:00)																																																																																																										
<p>Tabela B.4: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (em horas) para um tripulante em estado desconhecido de aclimatação, em uma operação com tripulação composta ou de revezamento, de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e duração do repouso imediatamente anterior ao início da jornada.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Duração do repouso imediatamente anterior ao início da jornada</th> <th colspan="7">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (em horas) de acordo com a classe de acomodação a bordo e o tipo de tripulação.</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>Tipo de tripulação</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> <th>Composta</th> <th>Revezamento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Menos de 30 horas</td> <td></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> <tr> <td>30 horas ou mais</td> <td></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> </tbody> </table>		Duração do repouso imediatamente anterior ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (em horas) de acordo com a classe de acomodação a bordo e o tipo de tripulação.							Classe de acomodação	Classe 1		Classe 2		Classe 3		Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Menos de 30 horas		14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	30 horas ou mais		15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	<p>Note To determine an FCM’s acclimatised time, refer to subsection 7 at the beginning of this Order.</p> <p>5.5 To apply Table 5.2 to an FCM who is in an unknown state of acclimatisation, first, choose the appropriate off-duty period that is immediately before his or her FDP, then choose the class of crew rest facility available and within the class choose the number of additional FCMs. The maximum FDP for the FCM is the number under the chosen number of additional FCMs under the chosen class that corresponds to the off-duty period. The maximum flight time for the chosen off-duty period is the number in brackets alongside the number for the maximum FDP.</p> <p>Table 5.2 Maximum FDP and flight time (in hours) for an FCM in an unknown state of acclimatisation in an augmented operation according to class of crew rest facility, number of additional FCMs and duration of off-duty period immediately before to the FDP.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Duration of off-duty period immediately before the FDP</th> <th colspan="6">Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to class of crew rest facility and number of additional FCMs</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Class 1</th> <th colspan="2">Class 2</th> <th colspan="2">Class 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Additional FCMs</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Less than 30 hours</td> <td>14(12)</td> <td>15(13)</td> <td>12.5(10.5)</td> <td>13.5(11.5)</td> <td>11(9)</td> <td>11.5(9.5)</td> </tr> <tr> <td>30 hours or more</td> <td>15(13)</td> <td>16.5(14.5)</td> <td>13.5(11.5)</td> <td>15(13)</td> <td>12(10)</td> <td>13(11)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Note These are the maximum FDP and flight time limits under this Appendix unless, for any particular FCM, other provisions have the effect of reducing these limits (for example, subsections 14 and 15 of this Order).</p>	Duration of off-duty period immediately before the FDP	Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to class of crew rest facility and number of additional FCMs						Class 1		Class 2		Class 3		Additional FCMs	1	2	1	2	1	2	Less than 30 hours	14(12)	15(13)	12.5(10.5)	13.5(11.5)	11(9)	11.5(9.5)	30 hours or more	15(13)	16.5(14.5)	13.5(11.5)	15(13)	12(10)	13(11)																																						
Duração do repouso imediatamente anterior ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (em horas) de acordo com a classe de acomodação a bordo e o tipo de tripulação.																																																																																																															
	Classe de acomodação		Classe 1		Classe 2		Classe 3																																																																																																									
		Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																								
Menos de 30 horas		14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)																																																																																																									
30 horas ou mais		15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																									
Duration of off-duty period immediately before the FDP	Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to class of crew rest facility and number of additional FCMs																																																																																																															
	Class 1		Class 2		Class 3																																																																																																											
Additional FCMs	1	2	1	2	1	2																																																																																																										
Less than 30 hours	14(12)	15(13)	12.5(10.5)	13.5(11.5)	11(9)	11.5(9.5)																																																																																																										
30 hours or more	15(13)	16.5(14.5)	13.5(11.5)	15(13)	12(10)	13(11)																																																																																																										

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																														
			<p>ciclo circadiano (diferentemente da tabela B.1 adotada pela ANAC) e utilizamos com muita cautela a fórmula proposta no TNO Report tendo em vista que parte do princípio que o tempo de voo (subtraído de 3 horas) será dividido para o descanso dos pilotos. Portanto, diante dessa hipótese verifica-se que a fórmula adotada por Simons & Spencer (2007) só se aplica para jornadas com apenas uma etapa e a ANAC permite até 3 etapas.</p> <p>Os detalhes envolvidos na construção das tabelas para tripulação aumentada podem ser acessados no Anexo II do Relatório dos Aeronautas Parte II: http://aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Relatorio-FRMS-Parte-II.pdf</p> <p>A título ilustrativo, apresentamos nos gráficos abaixo a majoração de jornada para tripulação composta que está sendo proposta pela agência sem um estudo dedicado ao assunto, tampouco uma análise de risco condizente à realidade brasileira.</p> <div data-bbox="2398 750 3021 1284" style="text-align: center;"> <p>Jornadas para tripulação composta Classe I</p> <table border="1"> <caption>Dados estimados do gráfico de jornadas para tripulação composta Classe I</caption> <thead> <tr> <th>Hora da apresentação (h)</th> <th>Proposta RBAC 117 ANAC</th> <th>Lei 7.183/84</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0</td><td>14</td><td>13.2</td></tr> <tr><td>4</td><td>14</td><td>13.8</td></tr> <tr><td>6</td><td>14</td><td>13.8</td></tr> <tr><td>7</td><td>16</td><td>13.6</td></tr> <tr><td>12</td><td>16</td><td>13.0</td></tr> <tr><td>16</td><td>16</td><td>12.5</td></tr> <tr><td>17</td><td>14</td><td>12.5</td></tr> <tr><td>20</td><td>14</td><td>12.8</td></tr> <tr><td>24</td><td>14</td><td>13.2</td></tr> </tbody> </table> </div>	Hora da apresentação (h)	Proposta RBAC 117 ANAC	Lei 7.183/84	0	14	13.2	4	14	13.8	6	14	13.8	7	16	13.6	12	16	13.0	16	16	12.5	17	14	12.5	20	14	12.8	24	14	13.2
Hora da apresentação (h)	Proposta RBAC 117 ANAC	Lei 7.183/84																															
0	14	13.2																															
4	14	13.8																															
6	14	13.8																															
7	16	13.6																															
12	16	13.0																															
16	16	12.5																															
17	14	12.5																															
20	14	12.8																															
24	14	13.2																															

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p data-bbox="2357 167 3094 215" style="text-align: center;">Jornadas para tripulação composta Classe I</p>  <p data-bbox="2357 853 3094 981">Adicionalmente, os limites constantes da Tabela B.3 proposta pela ANAC estão sistematicamente acima dos limites definidos pela CAO-48, a exceção dos limites para o início da jornada entre 6 e 6h59, onde a tabela da CAO-48 possui 30 min. a mais de jornada. Por exemplo, entre 16 e 16h59 a tabela da ANAC para tripulação composta Classe 1 prevê uma jornada de 16h, enquanto que a CAO-48 prevê 14h. Como pode a agência majorar esse limite sem qualquer critério baseado em dados que reflitam a realidade brasileira? Para tripulação de revezamento a situação é ainda mais enigmática. Enquanto a CAO-48 considera um limite de 15h para tripulação de revezamento com apresentação entre 16h e 16h59, a tabela da ANAC considera 18h, ou seja, simplesmente 3 horas a mais de jornada sem qualquer critério científico.</p> <p data-bbox="2357 1380 3094 1436">Com relação à tabela para tripulantes não aclimatados (B.4) verifica-se a mesma inconsistência observada para tripulação simples, onde</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>alguns limites ficam acima dos limites para tripulação aclimatada.</p> <p>Vale ressaltar que no caso da CAO-48 foram considerados sempre os limites mais restritivos na tabela de tripulação aclimatada para se obter os limites de jornada para tripulação não-aclimatada. Ou seja, a CAO-48 adotou os valores mais restritivos para construir a Tabela de limites de jornada para tripulação aumentada não-aclimatada, enquanto que a ANAC não adotou esse critério.</p> <p>Nota dos Aeronautas: Com relação ao impacto na indústria ou em postos de trabalho, salientamos que a nossa proposta se ajusta perfeitamente à malha de voos internacionais atualmente em operação no Brasil (gráfico abaixo).</p>  <p>Figura 7: Jornadas de trabalho previstas na Lei 7.183/84 para tripulação de revezamento (linha preta tracejada) e composta (linha azul tracejada), em comparação com os limites propostos pelos aeronautas para tripulação de revezamento (linha preta sólida) e composta (linha azul sólida) considerando-se descanso categoria I e tripulação aclimatada. Os dados representam as jornadas realísticas de 26 voos que compõem a grande maioria da malha aérea internacional do Brasil de médio e longo curso.</p> <p>Já a proposta da ANAC possui um impacto significativo nos postos de trabalho dos aeronautas, conforme evidenciado pelo estudo: http://www.aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Impacto_Laboral_Latam_RBAC_FRMS.pdf</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>A agência regulatória do setor precisa estar atenta às questões de segurança operacional, mas também às questões sociais que impactam em postos de trabalho dos brasileiros. Toda mudança regulatória que está sendo proposta precisa apresentar uma análise de impacto e tal análise não foi disponibilizada pela agência.</p> <p>Nota dos Aeronautas: Conforme debatido com a ANAC, alguns itens constantes da Minuta do RBAC sobre FRMS (dentre eles a questão de limites de jornada para tripulação aumentada) possuem um alto grau de complexidade. Por essa razão, sempre nos manifestamos favoráveis à realização de um estudo científico brasileiro que possa melhor elucidar os fenômenos analisados e balizar a tomada de decisão da Agência. Portanto, no intuito de contribuímos para essa discussão, apresentaremos um ofício à ANAC com uma Proposta de Pesquisa de Fadiga na Aviação Civil Brasileira coordenada pela agência, com a participação das empresas, sindicato, associações, centros de pesquisa e universidades. O escopo inicial dessa proposta pode ser acessado no link: http://www.aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Proposta_Pesquisa_RBAC_Fadiga.pdf</p>
<p>(h) Atraso no horário de apresentação</p> <p>(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.</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 16. Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de mais 1 (um) comandante, 1 (um) mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.</p> <p>Parágrafo único. Uma tripulação composta somente poderá ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando poderá ser utilizada em voos domésticos:</p> <p>I – para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;</p>	<p>Adotado o requisito do PL 8.255/2014.</p>	
<p>(i) Reprogramação e extensão.</p> <p>(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:</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>7 Reassignment and extension</p> <p>7.1 After an FCM's assigned FDP commences, the AOC</p>	<p>Adotado o texto do CAO 48.1 Instrument 2013, uma vez que não existe equivalente na legislação brasileira e foi considerado um requisito</p>	<p>Posicionamento dos aeronautas:</p> <p>Acreditamos que a sessão (i) não deveria constar do RBAC por tratar-se de questão puramente trabalhista já pactuada entre Empresas</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>(i) a jornada modificada não exceder 4 horas em relação à jornada original;</p> <p>(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 de operações para o novo número de etapas; e</p> <p>(iii) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando tal em formulário apropriado.</p> <p>(2) Não obstante os limites de jornada constantes no manual de operações, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando:</p> <p>(i) os limites de jornada constantes no manual de operações podem exceder em até:</p> <p>(A) 1 (uma) hora; ou</p> <p>(B) 2 (duas) horas, para uma tripulação composta ou de revezamento sob o parágrafo (g) deste Apêndice; e</p> <p>(ii) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).</p> <p>(3) Não obstante os limites de jornada constantes no manual de operações, se for operacionalmente necessário e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido em até:</p> <p>(i) 30 minutos; ou</p> <p>(ii) 1 (uma) hora, para uma operação com tripulação composta ou de revezamento.</p> <p>(4) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida sob esta seção se 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.</p> <p>(i) Não obstante o parágrafo (i)(4), 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.</p>	<p>holder may reassign to the FCM a modified FDP and number of sectors to be flown, provided that each of the following applies:</p> <p>(a) the modified FDP must not be more than 4 hours longer than the assigned FDP;</p> <p>(b) subject to subclauses 7.3 and 7.4 — the modified FDP and flight time must not exceed the limits in the holder’s operations manual for the new number of sectors;</p> <p>(c) the FCM, or each FCM, must consider himself or herself fit for the modified FDP.</p> <p>7.2 If subclause 7.1 applies, the FCM may continue in the modified FDP in accordance with subclause 7.1.</p> <p>Note Clause 13 applies to the reassignment of an FDP which results in the modified FDP being a late night operation.</p> <p>7.3 Despite the FDP limits provided in the operations manual, in unforeseen operational circumstances at the discretion of the pilot in command:</p> <p>(a) the FDP limits in the operations manual may be extended by up to:</p> <p>(i) 1 hour; or</p> <p>(ii) for an augmented crew operation under clause 5 — 2 hours; and</p> <p>(b) the sectors for the FDP limits may be increased by 1 more than would otherwise be the case for the FDP.</p> <p>7.4 Despite the limits provided in the operations manual, the flight time limit for an FDP may be extended:</p> <p>(a) by not more than 30 minutes; or</p> <p>(b) for an augmented crew operation — by not more than 1 hour;</p> <p>if:</p> <p>(c) it is operationally necessary in order to complete the duty; and</p> <p>(d) the FCM, or each FCM, considers himself or herself fit for the extension.</p> <p>Note Clause 13 does not apply to the extension of an FDP which results in the FDP being a late night operation.</p> <p>7.5 An FDP limit must not be reassigned or extended under this clause if it would cause an FCM to exceed the cumulative flight time limits in clause 11 or the cumulative</p>	<p>importante, pois proporciona regras claras para a redesignação de tripulantes.</p>	<p>conforme o parágrafo quarto do Art. 47 da nova Lei do Aeronauta: Parágrafo quarto. Não poderá o empregador exigir do tripulante de voo ou de cabine uma complementação de voo ou qualquer outra atividade, quando do retorno à base contratual, ao final da viagem, sendo facultada ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade, em caso de recusa, respeitadas as limitações desta Lei</p> <p>Justificativa: Verificamos que o Art. 47 da Lei do Aeronauta não está entre os artigos a serem modificados por essa norma [item (a) acima]. Por isso consideramos importante a retirada da sessão (i) com a finalidade de harmonizar o RBAC com o texto da Lei Federal.</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>duty time limits in clause 12. 7.6 Despite subclause 7.5, if: (a) unforeseen operational circumstances arise after take-off on the final sector of an FDP; and (b) the unforeseen operational circumstances would cause an FCM to exceed: (i) any limit or number permitted under this clause; or (ii) the cumulative flight time limits in clause 11; or (iii) the cumulative duty time limits in clause 12; then, the flight may continue to the planned destination or alternate at the discretion of the pilot in command. Note 1 Under regulation 224 of CAR 1988, the pilot in command of an aircraft is responsible for the conduct and safety of members of the crew on the aircraft and, therefore, has a discretion to not permit an extension to occur even if otherwise permissible under this clause. Note 2 Guidance on the assessment of individual cognitive and physical fitness is contained in CAAP 48-1.</p>		
<p>(j) Limites de sobreaviso ou reserva. (1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas. (2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas. (3) Os limites máximos de sobreaviso ou reserva a que uma tripulação esteja sujeita são os limites estabelecidos nos respectivos artigos 45 e 46 do PL 8.255/14. (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), 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. (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>	<p><u>PL 8.255/2014</u> Art. 45. Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, no qual os tripulantes permanecem em local de sua escolha à disposição dos empregadores, devendo se apresentar no aeroporto ou em outro local determinado no prazo de até 90 (noventa) minutos, após recebimento de comunicação para o início de nova tarefa. § 4º Caso os tripulantes de voo ou de cabine não sejam convocados para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de <u>8 (oito) horas</u> deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa. <u>EASA</u> CS FTL.1.225 Standby (b) Standby other than airport standby: (1) the maximum duration of standby other than airport standby is 16 hours. Art. 46. Reserva é o período de tempo no qual os</p>	<p>Incluídos período de repouso após o sobreaviso ou reserva, de acordo com o previsto no PL 8.255/2014, alterado conforme segue: ● Foi incluído um período de repouso de 10 horas após a reserva; ● O período de repouso após sobreaviso foi aumentado de 8 horas para 10 horas; ● O valor de 10 horas foi especificado a fim de possibilitar uma oportunidade de sono de 8 horas. Os períodos de repouso foram iguais, pois sobreaviso e reserva possuem a mesma natureza, diferenciando-se apenas pelo local onde o tripulante aguarda ser convocado para a jornada. Adicionalmente, o CAO 48.1 Instrument 2013 não possui o conceito de “reserva”, incluindo este último no conceito de “standby”.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	tripulantes de voo ou de cabine permanecem, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.		
<p>(k) 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>(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>(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.</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><u>PL 8.255/2014 (cópia do Artigo 25, excluído na Emenda 31 do CTASP)</u></p> <p>Art. 25. Nos casos onde a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos a uma distância inferior a 50 (cinquenta) quilômetros, os tripulantes de voo e de cabine terão um dos aeroportos definido como base contratual pelo empregador.</p> <p>§ 1º No caso de início ou término de voo em aeroporto diferente do definido como base contratual, deverá o empregador disponibilizar transporte gratuito entre os aeroportos para o deslocamento dos tripulantes em intervalos de no máximo 1 (uma) hora.</p> <p>§ 2º No caso de viagem que tenha seu início em aeroporto diferente do indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que antecede a jornada de trabalho será acrescido em no mínimo 2 (duas) horas.</p> <p>§ 3º No caso de viagem que termine em aeroporto que não o indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar após a jornada de trabalho será acrescido em no mínimo 2 (duas) horas.</p> <p>§ 4º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual, com a próxima viagem programada para ter início em aeroporto diferente do definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 4 (quatro) horas.</p>	<p>Requisitos incluídos na proposta de RBAC XXX para substituir o artigo 25 (excluído na emenda 31) que estava anteriormente previsto no PL 8.255/2014 e para provisionar condições distintas do artigo 26 do PL 8.255/2014. Decorre do tempo relativamente longo que os tripulantes levam em seus deslocamentos quando têm que assumir uma jornada em aeroporto diferente de sua base contratual dentro de municípios ou conurbações com dois ou mais aeroportos.</p> <p>O parágrafo (k)(3)(iii) é oriundo do parágrafo 4º do Art. 49 do PL 8.255/2014.</p> <p>Nota:</p> <p>O GT concorda com a redução proposta em (k)(1)(i) e (ii), se a definição de base contratual fizer referência a um dado aeroporto. Se for firmado o consenso de base como está no PL, os limites voltarão a ser de (2) duas horas.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>Art. 49. É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso, bem como transporte deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.</p> <p>§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do artigo 5º, quando o custeio do transporte e da hospedagem for ressarcido pelo empregador.</p> <p>§ 2º O ressarcimento que trata o § 1º, deverá ocorrer no máximo até 30 (trinta) dias após o pagamento.</p> <p>§ 3º Entende-se por acomodação adequada para repouso do tripulante, quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade.</p> <p>§ 4º 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>(I) Períodos de repouso.</p> <p>(1) Sujeito ao parágrafo (I)(2) deste Apêndice, quando uma jornada não exceder em 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>(A) 12 (doze) horas; e</p> <p>(B) 2 (duas) horas a cada 15 graus para a diferença absoluta de longitudes que ultrapasse 45°;</p> <p>(ii) Se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimação, a soma de:</p> <p>(A) 14 (quatorze) horas; e</p> <p>(B) 2 (duas) horas a cada 15 graus para a diferença absoluta entre longitudes.</p> <p>(2) Quando uma jornada não ultrapassar 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>(ii) o tripulante estiver aclimatado no começo do período de repouso seguinte;</p> <p>(iii) PR2 for gozado por uma noite local;</p> <p>(iv) 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>(3) Sujeito ao parágrafo (I)(4), quando uma jornada ultrapassar 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos:</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>10 Off-duty period limits</p> <p>10.1 Subject to subclause 10.2, where an FCM's FDP does not exceed 12 hours, his or her following off-duty period must be at least as follows:</p> <p>(a) if the FCM is acclimatised and undertaking the off-duty period away from home base — the sum of:</p> <p>(i) 10 hours; and</p> <p>(ii) the amount that the displacement time exceeds 3 hours if travelling west, or 2 hours if travelling east;</p> <p>(b) if the FCM is acclimatised and undertaking the off-duty period at home base — the sum of:</p> <p>(i) 12 hours; and</p> <p>(ii) the amount that the displacement time exceeds 3 hours if travelling west, or 2 hours if travelling east;</p> <p>(c) if the FCM is in an unknown state of acclimatisation — the sum of:</p> <p>(i) 14 hours; and</p> <p>(ii) the amount of the displacement time.</p>	<p>Harmonizado com o CAO 48.1 Instrument 2013, com as seguintes alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unificadas as cláusulas 10.1(a) e 10.1(b), pois não vimos razão para fazer tal diferenciação; • No caso anterior foram adotados os limites da cláusula 10.1(b) por ser mais geral; • O período de repouso PR2 (ODP 2 no CAO) do parágrafo (I)(2) foi passado de 9h para 10h, pois: <ul style="list-style-type: none"> → É equivalente ao tempo de repouso pós reserva ou sobreaviso; e → Permite o traslado de/para um hotel e uma oportunidade de sono de 8 horas. <p>Foi adotado o limite de duas horas a cada 15° nos subparágrafos (I)(1)(i)(B) e (I)(1)(ii)(B) para harmonização com o artigo 35 da Lei 7183/84 e artigo 51 do PL 8255/14. Desconsidera-se diferenças nas longitudes menores que 15°.</p>	<p>Nota dos Aeronautas: Os itens (1)(i)(A) e (1)(ii)(A) demonstram claramente que caso o tripulante esteja num estado desconhecido de aclimação, o descanso após a jornada deverá ser maior comparado com o caso em que o tripulante está aclimatado. Esse fato demonstra claramente que há uma inconsistência em se atribuir um limite de jornada maior nos casos de não-aclimatado tanto para tripulação simples (Tabela B.2) quanto tripulação composta e revezamento (Tabela B.4). Essa situação precisa ser corrigida! A Agência está trazendo uma inconsistência produzida pela CASA (autoridade australiana) para a regulação brasileira!</p> <p>Posição dos Aeronautas para os limites de repouso: Manter os limites atuais de repouso conforme item 4.2.7 do Relatório dos Aeronautas – Parte I: http://aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>4.2.7.1. O tempo mínimo de repouso para os tripulantes de voo ou de cabine aclimatados terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)														
<p>(i) Se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:</p> <p>(A) 12 (doze) horas;</p> <p>(B) 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e</p> <p>(C) 2 (duas) horas a cada 15 graus para a diferença absoluta de longitudes que ultrapasse 45°.</p> <p>(ii) Se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimação, a soma de:</p> <p>(A) 14 (catorze) horas;</p> <p>(B) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e</p> <p>(C) 2 (duas) horas a cada 15 graus para a diferença absoluta entre longitudes.</p> <p>(4) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob esta seção 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>(ii) A primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual de operações do operador;</p> <p>(iii) 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>(5) Os requisitos de folga devem ser os definidos no PL 8255/14.</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 iniciar-se a partir das 10h00.</p>	<p>10.2 Where an FCM's FDP (the last FDP) does not exceed 10 hours, his or her following off-duty period (ODP 2) may be reduced to not less than 9 hours, provided that:</p> <p>(a) the off-duty period undertaken immediately before the last FDP was at least 12 hours, including a local night; and</p> <p>(b) the FCM is acclimatised at the commencement of the ODP 2; and</p> <p>(c) the ODP 2 is undertaken over a local night; and</p> <p>(d) the ODP 2 is not undertaken at home base; and</p> <p>(e) the off-duty period following the FDP after ODP 2 is at least 12 hours, including a local night.</p> <p>10.3 Subject to subclause 10.4, where an FCM's FDP exceeds 12 hours, his or her following off-duty period must be at least as follows:</p> <p>(a) if the FCM is acclimatised — 12 hours, plus the sum of:</p> <p>(i) 1.5 times the time that the FDP exceeded 12 hours; and</p> <p>(ii) the amount that the displacement time exceeds 3 hours if travelling west, or 2 hours if travelling east;</p> <p>(b) if the FCM is in an unknown state of acclimatisation — 14 hours, plus the sum of:</p> <p>(i) 1.5 times the time that the FDP exceeded 12 hours; and</p> <p>(ii) the amount of the displacement time.</p> <p>10.4 If, after an FDP (the first FDP) but before the next FDP (the second FDP), the off-duty period calculated under this clause is more than 14 hours, the off-duty period may be reduced to not less than 14 hours, provided that:</p> <p>(a) the reduced off-duty period is undertaken away from home base; and</p> <p>(b) the first FDP was not extended past the FDP limit as provided for under the AOC holder's operations manual; and</p> <p>(c) the FCM commences the second FDP in an acclimatised state; and</p> <p>(d) the off-duty period following the second FDP is of at least 36 consecutive hours and includes 2 local nights.</p>		<p>(a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;</p> <p>(b) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e</p> <p>(c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso após jornada de mais de 15 (quinze) horas.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Consideramos não-apropriado que sejam reduzidos os limites mínimos de repouso sem um estudo específico que comprove que é seguro fazê-lo.</p> <p>Conforme constatado em experimento recente (Licati et al., 2015), a média de sono dos pilotos brasileiros ficou em 5 horas, sendo que na Austrália (Roach et al., 2012) os pesquisadores obtiveram seis horas conforme demonstrado na figura abaixo:</p> <div data-bbox="2398 758 3021 1149" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>A. Sleep</caption> <thead> <tr> <th>Amount of Sleep Obtained in 12h Prior to Start of Duty (h)</th> <th>Frequency (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><4</td> <td>~5</td> </tr> <tr> <td>4-5</td> <td>~15</td> </tr> <tr> <td>5-6</td> <td>~15</td> </tr> <tr> <td>6-7</td> <td>~28</td> </tr> <tr> <td>7-8</td> <td>~15</td> </tr> <tr> <td>>8</td> <td>~10</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>Por essa razão, não recomendamos qualquer redução no período mínimo de repouso sem um estudo que possa comprovar que essa redução não trará impacto significativo na fadiga dos tripulantes.</p> <p>Nota dos Aeronautas: Conforme debatido com a ANAC, alguns itens constantes da Minuta do RBAC sobre FRMS (dentre eles a questão dos limites mínimos de repouso) possuem um alto grau de complexidade. Por essa razão, sempre nos manifestamos favoráveis</p>	Amount of Sleep Obtained in 12h Prior to Start of Duty (h)	Frequency (%)	<4	~5	4-5	~15	5-6	~15	6-7	~28	7-8	~15	>8	~10
Amount of Sleep Obtained in 12h Prior to Start of Duty (h)	Frequency (%)																
<4	~5																
4-5	~15																
5-6	~15																
6-7	~28																
7-8	~15																
>8	~10																

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>10.5 Before beginning an FDP or standby, an FCM must have had at least 36 consecutive hours off-duty, including 2 local nights, in the 168 hours before the projected end time of the assigned FDP or assigned standby.</p> <p>10.6 Before beginning an FDP or standby, an FCM must have had:</p> <p>(a) at least 7 days off-duty in the 28 consecutive days before the standby or FDP commences; and</p> <p>(b) at least 24 days off-duty in the 84 consecutive days before the standby or FDP commences.</p>		<p>à realização de um estudo científico brasileiro que possa melhor elucidar os fenômenos analisados e balizar a tomada de decisão da agência. Portanto, no intuito de contribuirmos para essa discussão, apresentaremos um ofício à ANAC com uma Proposta de Pesquisa de Fadiga na Aviação Civil Brasileira coordenada pela agência, com a participação das empresas, sindicato, associações, centros de pesquisa e universidades. O escopo inicial dessa proposta pode ser acessado no link: http://www.aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Proposta_Pesquisa_RBAC_Fadiga.pdf</p>
<p>(m) Limites de tempo de voo acumulados.</p> <p>(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:</p> <p>(i) para aviões a reação:</p> <p>(A) 90 horas durante qualquer período de 30 dias consecutivos; e</p> <p>(B) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;</p> <p>(ii) para aviões turbo hélice:</p> <p>(A) 95 horas durante qualquer período de 30 dias consecutivos; e</p> <p>(B) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;</p> <p>(iii) para aviões convencionais:</p> <p>(A) 100 horas durante qualquer período de 30 dias consecutivos; e</p> <p>(B) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;</p> <p>(iv) para helicópteros:</p> <p>(A) 90 horas durante qualquer período de 30 dias consecutivos; e</p> <p>(B) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.</p> <p>(2) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 34. Aos tripulantes são assegurados os limites mensais e anuais de horas de voo de acordo com os seguintes critérios:</p> <p>I – 80 (oitenta) horas de voo no mês e 800 (oitocentas) horas no ano em aviões a jato;</p> <p>II – 85 (oitenta e cinco) horas de voo no mês e 850 (oitocentas e cinquenta) horas no ano em aviões turbo hélice;</p> <p>III – 100 (cem) horas de voo no mês e 960 (novecentas e sessenta) horas no ano em aviões convencionais;</p> <p>IV – 90 (noventa) horas de voo no mês e 930 (novecentas e trinta) horas no ano em helicópteros.</p> <p>§ 1º Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior será respeitado.</p> <p>§ 2º Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.</p>	<p>Requisitos incluídos na proposta de RBAC XXX para substituir o previsto no PL 8.255/2014, com a alteração abaixo descrita.</p> <p>O GT decidiu ampliar os limites mensais e anuais de tempo de voo para aviões a reação e turboélice por sugestão dos operadores aéreos e do sindicato da classe. Também estão alinhados com os valores propostos pelas principais autoridades aeronáuticas consultadas.</p> <p>Os 30 dias considerados no limite de tempo de voo são móveis, impactando nos limites voados a cada período de 30 dias, sejam eles quais forem. O mesmo se dá em relação ao limite de 365 dias em um dado dia considerado para o cálculo.</p>	<p>Posição dos Aeronautas:</p> <p>Os Aeronautas concordam com os limites de horas de voo acumuladas em 30 e 365 dias, porém reforçam que esses limites estão atrelados às questões trabalhistas que envolvem também os limites de jornada.</p> <p>Justificativa: Conforme apresentado no link abaixo, o aumento das jornadas de trabalho de acordo com as tabelas B.1, B.2, B.3 e B.4 acarretará numa redução dos postos de trabalho conforme estudo preliminar: http://www.aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Impacto_Laboral_Latam_RBAC_FRMS.pdf</p> <p>Dessa forma, a aceitação por parte dos aeronautas em relação aos limites de horas de voo acumuladas em 30 e 365 dias fica condicionada a publicação no RBAC de limites de jornada (simples, composta e revezamento) de acordo com a proposta dos aeronautas: http://aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>Nota dos Aeronautas: o aumento das horas mensais e anuais sem contrapartida causará redução de força de trabalho entre os aeronautas, portanto, a afirmativa de que o sindicato de classe concorda com esses limites sem qualquer contrapartida não procede.</p> <p>A agência precisa demonstrar através de uma análise de impacto qual será o efeito nos postos de trabalho caso os limites de horas de voo sejam majorados. Essa análise está preconizada para qualquer mudança regulatória que faça a agência, porém ainda não tivemos</p>

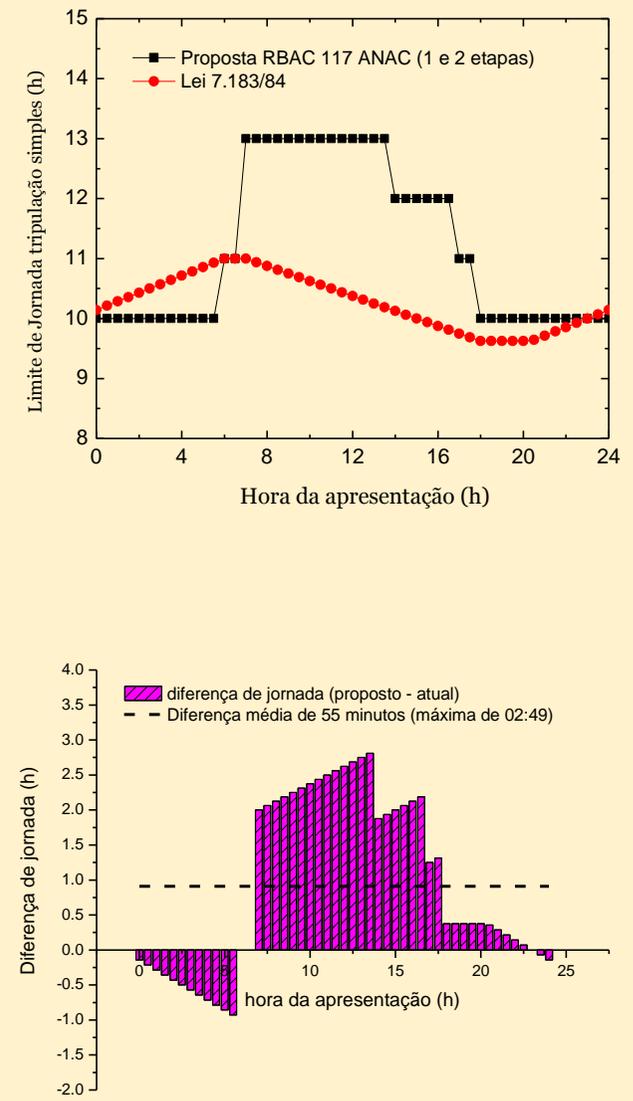
Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>(n) Limites de jornada acumulados.</p> <p>(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de jornada acumulados especificados a seguir:</p> <p>(i) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;</p> <p>(ii) 108 horas durante qualquer período de 15 (quinze) dias consecutivos;</p> <p>(iii) 188 horas durante qualquer período de 30 (trinta) dias consecutivos.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>12 Limit on cumulative duty time</p> <p>12.1 The cumulative duty accrued by an FCM during any consecutive 168 hour period must not exceed 60 hours.</p> <p>12.2 The cumulative duty accrued by an FCM during any consecutive 336 hour period must not exceed 100 hours.</p> <p>Note 168 hours is the number of hours in a 7 day period, and 336 hours is the number of hours in a 14 day period.</p>	<p>Harmonizado com o CAO 48.1 Instrument 2013.</p> <p>A proposta adotada visa permitir uma harmonização com os limites acumulados propostos tanto mensal quanto anualmente.</p> <p>Adicionalmente, no relatório final “Avaliação Científica e Médica das Limitações de Tempo de Voo” (Moebus, 2008), é recomendada a existência de um limite de jornada de 100 horas para 14 dias (336 horas).</p>	<p>acesso a esse material.</p> <p>Posição dos Aeronautas: Manter os limites propostos pelos aeronautas no Relatório Parte I: http://aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>4.2.9 Limites de jornada de trabalho nos períodos de 7, 14 e 30 dias.</p> <p>a) A soma das horas de jornadas de trabalho acumuladas por um tripulante de voo ou de cabine num período de 168 horas consecutivas não deverá exceder a 60 horas.</p> <p>b) A soma das horas de jornadas de trabalho acumuladas por um tripulante de voo ou de cabine num período de 336 horas consecutivas não deverá exceder a 100 horas.</p> <p>c) O limite de Jornada de trabalho mensal será de 176 horas</p> <p>Justificativa: Os limites de jornada acumulados em 7, 15 e 30 dias representam uma boa métrica para se avaliar a fadiga da tripulação, uma vez que estão diretamente ligados à carga de trabalho que sofre influências sazonais.</p> <p>Salientamos que na proposta da ANAC, foi inserido uma métrica que não aparece na referência mencionada (Moebus, 2008). Ter um limite de 100 horas para 14 dias não significa que podemos ter um limite de 108 horas para 15 dias. Da mesma maneira, a ANAC provavelmente utilizou o mês de fevereiro (28 dias) para determinar um limite de 30 dias partindo do princípio que o limite de 176 horas por mês do arcabouço legal atual está dividido em 28 dias: $176 \cdot (30/28) = 188$ h. De fato, caso tenhamos um mês de 31 dias, usando a métrica proposta para a ANAC poderíamos ter uma jornada total acumulada de 188 h (30 dias) + 13 h (1dia) = 201 h. Esse parâmetro representa um aumento de praticamente 15% do que é praticado atualmente sem qualquer estudo científico.</p> <p>Consideramos importante harmonizar esses limites com o Art. 43 da Lei do Aeronauta, parágrafo primeiro, tendo em vista que esse assunto foi pacificado entre Aeronautas e Empresas Aéreas.</p>
<p>(o) Limites em operações na madrugada.</p> <p>(1) Não obstante o previsto nos parágrafos (o)(2) e (o)(3) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 44. As jornadas de trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine respeitarão o limite máximo de 2 (duas)</p>	<p>O texto proposto preserva o tripulante de assumir uma operação pela quarta madrugada seguida, porém permite que ele, resguardados os demais</p>	<p>Nota dos Aeronautas: Com relação ao item (4), os aeronautas reverenciam a Agência pela proposição positiva que irá contribuir para a consolidação dos indicadores de <i>safety</i> das empresas e para a</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.</p> <p>(2) O tripulante de voo ou de cabine pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra, 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>(3) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (o)(1) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se novamente do zero, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas livre de qualquer atividade.</p> <p>(4) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 05h30 e 08h00 se este tripulante tiver operado duas madrugadas consecutivas nas 48 horas anteriores a esta jornada.</p> <p>(5) Os requisitos constantes deste parágrafo se aplicam às operações na madrugada que decorram de reprogramações ou extensões.</p> <p>(6) Os requisitos constantes deste parágrafo não se aplicam ao tripulante em estado desconhecido de aclimação.</p>	<p>madrugadas consecutivas de trabalho, limitadas a 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante.</p> <p>§ 1º O tripulante de voo ou de cabine poderá ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não poderá ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.</p> <p>§ 2º O período de 168 horas consecutivas a que se refere o caput desse artigo poderá ser encerrado, iniciando-se novamente do zero, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas livre de qualquer atividade.</p> <p>§ 3º Os limites previstos neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados mediante celebração de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional desde que não ultrapassemos limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira</p> <p>§ 4º Entende-se como madrugada, o período de tempo transcorrido, total ou parcialmente, entre 00:00 (zero) hora e 06:00 (seis) horas, horário de Brasília.</p> <p>§ 5º Quando o fuso horário da base contratual do tripulante for diferente do de Brasília, aquele será o considerado.</p>	<p>limites contidos nesta minuta de regulamento, possa assumir uma operação durante o dia. O item 4 preserva o tripulante de assumir voos “early-starts” após duas operações consecutivas na madrugada.</p> <p>O parágrafo (6) foi incluído pelo fato de não ser possível determinar quais são as baixas no ritmo circadiano de um indivíduo em estado desconhecido de aclimação.</p>	<p>construção de uma aviação moderna, competitiva e alinhada com os anseios da sociedade brasileira.</p>
<p>(p) 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>(i) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual de operações do operador; e</p> <p>(ii) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual de operações do operador.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>14 Maximum durations must not be exceeded Unless an extension is permitted under clause 7, in performing duty an FCM must not exceed the following:</p> <p>(a) the maximum duration of the FDP specified for the FCM in the AOC holder’s operations manual;</p> <p>(b) the maximum flight time specified for the FCM in the AOC holder’s operations manual.</p>	<p>A adoção desta cláusula reforça a cultura de segurança dentro da empresa, uma vez que ela estabelece a obrigatoriedade dos limites máximos de jornada e tempo de voo de estarem previstos nos manuais da empresa, sendo de conhecimento de todos aqueles que são por eles afetados.</p>	
<p>Apêndice C – Transporte Aéreo Público – Operações com Dois Pilotos – Operações Não Complexas</p>			

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>(a) Em consonância com o Art. 19 do PL 8.255/2014, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos no referido PL, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos do referido PL abaixo especificados:</p> <p>(1) Art. 32; (2) Art. 33; (3) Art. 34; (4) Art. 35; (5) Art. 36; (6) Art. 38; (7) Art. 39; (8) Art. 40; (9) Art. 41; (10) Art. 42; (11) Art. 43; (12) Art. 44; (13) Art. 48; (14) Art. 49, caput, § 1º, § 3º, § 4º; (15) Art. 50; (16) Art. 51; (17) Art. 82; (18) Art. 83; (19) Art. 84; (20) Art. 85; (21) Art. 86; (22) Art. 87.</p>		<p>Seção (a)</p> <p>Entendemos que, quando da utilização do Apêndice B por um operador, este deve basear a programação da jornada de seus tripulantes exclusivamente com base nos limites operacionais constantes do Apêndice B. Em outras palavras, os artigos e parágrafos do PL 8.255/2014 que estabelecem limites operacionais (vide relação na seção (a) do Apêndice B) não devem ser utilizados para a programação da jornada de tripulantes.</p>	
<p>(b) Todas as horas especificadas na tabela C.1 deste Apêndice apresentam os valores máximos <u>reais</u> 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 não deve ser utilizado o redutor previsto no Art. 41 do PL 8.255/2014.</p>		<p>Seção (b)</p> <p>Todas as horas especificadas na tabela C1 deste Apêndice apresentam os valores máximos <u>reais</u> de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna.</p> <p>Deste modo, não devem ser aplicadas sobre as mesmas o redutor previsto no Art. 41 do PL 8.255/2014. Entendemos que a limitação constante desse artigo é um limitante operacional e, portanto, deve ser substituída por um conceito semelhante na proposta de RBAC.</p> <p>Isto se deve ao fato de que as horas constantes das tabelas B1 até B4 já levam em consideração</p>	

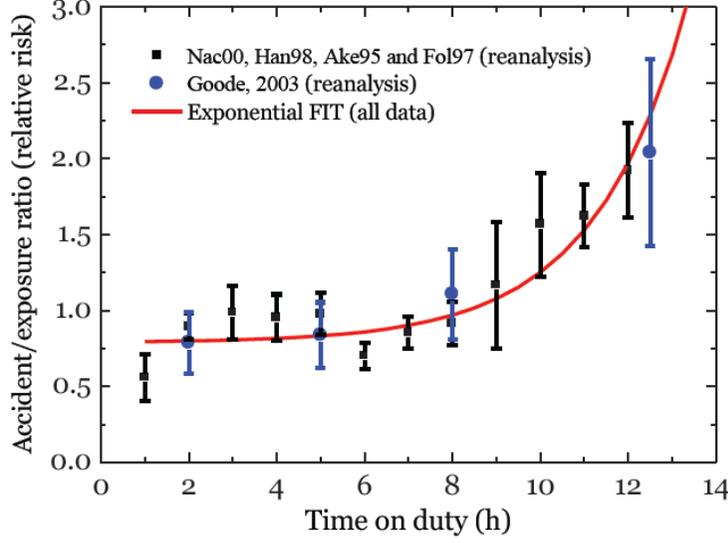
Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
		<p>princípios científicos de fadiga. Assim, as jornadas e horas de voo estabelecidas naquelas tabelas variam de acordo com a hora do dia na qual o voo é iniciado. A aplicação do Art. 41 dentro do escopo da proposta de RBAC equivaleria a uma “dupla tributação” da hora de voo noturna.</p> <p>No entanto, a Seção (b) não tem relação com o previsto no § 2º do Art. 63 do PL 8.255/2014, o qual informa que a hora de voo noturno, para efeito de remuneração, é contada à razão de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos. Este dispositivo do PL 8.255/2014 é trabalhista e, portanto, não afeta o requisito técnico.</p>	
<p>(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:</p> <p>(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;</p> <p>(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou</p> <p>(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>1 Sleep opportunity before an FDP or standby</p> <p>1.1 An FCM must not be assigned or commence an FDP or standby commencing away from home base unless he or she has at least 8 consecutive hours’ sleep opportunity within the 10 hours immediately before:</p> <p>(a) if the commencement of the FDP has not been delayed — commencing the FDP or standby; or</p> <p>(b) if the commencement of the FDP has been delayed, but by less than 10 hours — the original reporting time for the FDP or standby; or</p> <p>(c) if the commencement of the FDP has been delayed by 10 hours or more — commencing the FDP or standby following the delay.</p> <p>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:</p> <p>(a) if the commencement of the FDP has not been delayed — commencing the FDP or standby; or</p> <p>(b) if the commencement of the FDP has been delayed, but by less than 10 hours — the original reporting time for the FDP or standby; or</p> <p>(c) if the commencement of the FDP has been delayed by 10 hours or more — commencing the FDP or standby following the delay.</p> <p>Note See subsection 6 of this Order for the definition of</p>	<p>Adotado o texto do CAO 48.1 com as seguintes alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Unificadas as cláusulas 1.1 e 1.2, pois não vimos razão para fazer diferenciação do período de sono em função do local de início da jornada ou realização do sobreaviso ou reserva; ● Acrescentado o termo “reserva” (que não consta do CAO 48.1) ao requisito do RBAC pois o sobreaviso e a reserva possuem a mesma natureza, diferenciando-se apenas pelo local onde o tripulante aguarda ser convocado para a jornada. Adicionalmente, o CAO 48.1 Instrument 2013 não possui o conceito de “reserva”, incluindo este último no conceito de “standby”; ● Adotado o critério de “8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem...” pois isto permite uma maior flexibilidade no traslado do tripulante entre o seu local de descanso (residência / hotel) e o local de apresentação mesmo em cidades grandes como Rio de Janeiro e São Paulo, onde o tempo de traslado é muito elevado devido ao trânsito intenso. 	

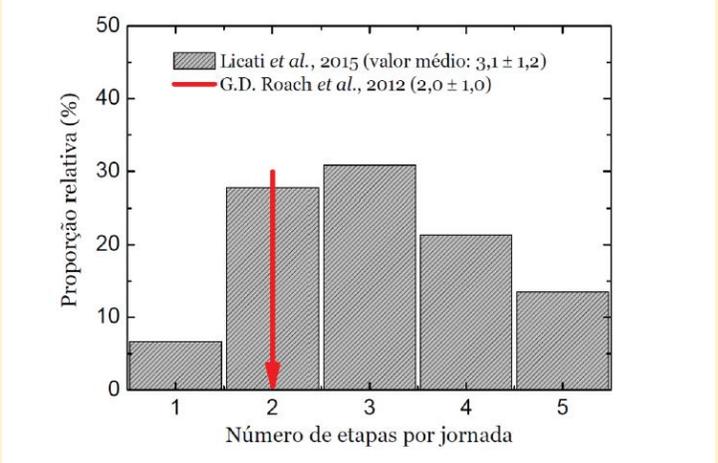
Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																																																																																																		
<p>(d) Limites de jornada e de tempo de voo</p> <p>(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.</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 C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.</p> <p>(3) Para aplicar a tabela C.1, escolha primeiro a hora local relativa ao início da jornada e então escolha 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><u>Tabela C.1:</u> Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (em horas) de acordo com o número de setores a serem voados e a hora legal de início da jornada.</p> <table border="1" data-bbox="110 671 1015 1206"> <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.</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>00:00-05:59</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> <td>9 (7)</td> </tr> <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>08:00-12:59</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>13:00-13:59</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>14:00-16:59</td> <td>12 (9)</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>17:00-17:59</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> </tr> <tr> <td>18:00-23:59</td> <td>10 (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.					1-2	3-4	5	6	7+	00:00-05:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (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)	08:00-12:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	13:00-13:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	14:00-16:59	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	17:00-17:59	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	18:00-23:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)	<p>sleep opportunity, where it is defined as occurring during an off-duty period.</p> <p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u> 2 FDP and flight time limits 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 FDP limit), as determined by the local time at the start of the FDP and the number of sectors to be flown. 2.2 An FCM must not be assigned flight time during an FDP longer than the number of hours in brackets specified in Table 2.1 (the flight time limit), as determined by the local time at the start of the FDP and the number of sectors to be flown. 2.3 In applying Table 2.1, first, choose the appropriate local time at which the FDP for the FCM is to start, then choose the number of sectors which are to be flown. The maximum FDP for the FCM is the number under the chosen number of sectors that corresponds to the chosen local time at which the FDP for the FCM is to start. The maximum flight time for the chosen local time is the number in brackets alongside the number for maximum FDP.</p> <p><u>Table 2.1</u> Maximum FDP and flight time (in hours) for an FCM according to number of sectors and local time at the start of the FDP</p> <table border="1" data-bbox="1069 970 1749 1422"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Local time at start of FDP</th> <th colspan="6">Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to number of sectors to be flown</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0500 – 0559</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> <td>10(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> </tr> <tr> <td>0600 – 0659</td> <td>12(9)</td> <td>11(9)</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> <td>10(8)</td> <td>9(8)</td> </tr> <tr> <td>0700 – 0759</td> <td>13(9.5)</td> <td>12(9)</td> <td>12(9)</td> <td>11(9)</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> </tr> <tr> <td>0800 – 1059</td> <td>14(10)</td> <td>13(9.5)</td> <td>13(9.5)</td> <td>12(9)</td> <td>11(9)</td> <td>11(9)</td> </tr> <tr> <td>1100 – 1359</td> <td>13(9.5)</td> <td>12(9)</td> <td>12(9)</td> <td>11(9)</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> </tr> <tr> <td>1400 – 1459</td> <td>12(9)</td> <td>11(9)</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> <td>10(8)</td> <td>9(8)</td> </tr> </tbody> </table>	Local time at start of FDP	Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to number of sectors to be flown						1-2	3	4	5	6	7+	0500 – 0559	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)	0600 – 0659	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)	0700 – 0759	13(9.5)	12(9)	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	0800 – 1059	14(10)	13(9.5)	13(9.5)	12(9)	11(9)	11(9)	1100 – 1359	13(9.5)	12(9)	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	1400 – 1459	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)	<p>Adotados os conceitos e estrutura regulamentar do CAO 48.1 Instrument 2013, embora os limites máximos de jornada e tempo de voo tenham sido alterados.</p> <p>Foram adotados limites de jornada e tempo de voo com base em uma média dos respectivos limites de jornada e tempo de voo dos regulamentos do PL 8.255/2014, da ICAO, da FAA, da EASA e da CASA.</p> <p>Os limites máximos de jornada de trabalho foram propostos, também, em atendimento a estudos científicos que desaconselham jornadas ininterruptas de trabalho superiores a 15 horas. Para ilustrar, o Dr. Van Dongen, titular da Divisão de Sono e Cronobiologia do departamento de psiquiatria da Universidade da Pensilvânia, também apresentou em 2003 um estudo que comprova a ocorrência de lapsos significativos de desempenho em indivíduos que ficavam em vigília estendida a partir de 15h ou mais. Adicionalmente, a European Sleep Research Society publicou em 2014 um artigo científico comparando dois grupos diferentes de pilotos com jornadas extensas de trabalho: o primeiro iniciava suas jornadas no início da manhã enquanto o segundo iniciava sua jornada em média 5,5 horas após o primeiro grupo. Foi notado que o segundo grupo apresentava níveis de fadiga maiores que os do primeiro grupo em função do ritmo circadiano e do tempo de vigília dos tripulantes.</p>	<p>Posição dos Aeronautas:</p> <p>Fica claro pela justificativa apresentada pela ANAC que os limites de jornada para tripulação simples não levam em conta qualquer análise de risco adequada para a realidade brasileira. Conforme apresentado pela agência em sua justificativa, tais limites representam uma média dos limites da Lei do Aeronauta, da ICAO, da FAA, da EASA e da CASA. Cumpre salientar também que a ICAO nunca publicou limites de jornada em suas recomendações, fato que deixa claro que o texto da justificativa não está correto.</p> <p>As tabelas de limites de jornada da FAA, CASA e EASA possuem inconsistências técnicas de fácil comprovação. Estudos em modelos biomatemáticos demonstram que tanto as jornadas que se iniciam na madrugada quanto aquelas que terminam na madrugada levam a níveis de fadiga elevados e da mesma ordem de magnitude (ver Relatório dos Aeronautas, disponível em: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf).</p> <p>Ou seja, não existe lógica com base em qualquer sistema de análise de riscos em se diferenciar uma jornada que se inicia as 02h00, invadindo a janela de baixa do ciclo circadiano (das 02h00 às 06h00) e a jornada que se inicia as 16h00 e que também invade a mesma janela na madrugada. Dessa forma, porque então existe um limite de 10h de jornada (1-2 etapas) quando a mesma se inicia as 02h00 e um limite de 12h para as jornadas que se iniciam até 16h59?. Ora, se uma jornada de 12h for iniciada as 16h59, o pouso final da aeronave irá ocorrer entre 4 e 5 da manhã, expondo essa operação a um risco demasiado já comprovado por estudos científicos conforme Relatório dos Aeronautas disponível em: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>Outro ponto muito importante que precisa ficar claro para a sociedade é que a agência está MAJORANDO as jornadas de trabalho dos tripulantes brasileiros em relação aos limites que são praticados atualmente, inclusive durante a madrugada. Verificamos, portanto, que o RBAC na forma que está sendo proposto irá ocasionar uma rotina de trabalho mais fatigante do que a atual, mesmo que tenha sido concebido para gerenciar a fadiga. Os gráficos abaixo demonstram claramente a MAJORAÇÃO de jornada proposta pela</p>
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.																																																																																																																			
	1-2	3-4	5	6	7+																																																																																																																
00:00-05:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (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)																																																																																																																
08:00-12:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)																																																																																																																
13:00-13:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)																																																																																																																
14:00-16:59	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																
17:00-17:59	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																
18:00-23:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)																																																																																																																
Local time at start of FDP	Maximum FDP, and flight time (in brackets), according to number of sectors to be flown																																																																																																																				
	1-2	3	4	5	6	7+																																																																																																															
0500 – 0559	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)																																																																																																															
0600 – 0659	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)																																																																																																															
0700 – 0759	13(9.5)	12(9)	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)																																																																																																															
0800 – 1059	14(10)	13(9.5)	13(9.5)	12(9)	11(9)	11(9)																																																																																																															
1100 – 1359	13(9.5)	12(9)	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)																																																																																																															
1400 – 1459	12(9)	11(9)	11(9)	10(8)	10(8)	9(8)																																																																																																															

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)														
	<table border="1" data-bbox="1037 135 1787 231"> <tr> <td>1500 – 1559</td> <td>11(9)</td> <td>10(8)</td> <td>10(8)</td> <td>10(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> </tr> <tr> <td>1600 – 2259</td> <td>10(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> <td>9(8)</td> <td>8(7)</td> <td>8(7)</td> </tr> </table>	1500 – 1559	11(9)	10(8)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)	1600 – 2259	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)	8(7)	8(7)		<p data-bbox="2347 135 2420 159">ANAC.</p> 
1500 – 1559	11(9)	10(8)	10(8)	10(8)	9(8)	9(8)											
1600 – 2259	10(8)	9(8)	9(8)	9(8)	8(7)	8(7)											

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)																																																											
			<p>Dessa forma, recomendamos a substituição da Tabela C1 pela Tabela apresentada abaixo:</p> <p>4.2.10 Limites de Jornada e horas de voo por dia de trabalho. (a) Tripulação simples aclimatada: Os tripulantes de voo e de cabine respeitarão os seguintes limites de Jornada de Trabalho e horas de voo:</p> <table border="1" data-bbox="2420 391 3031 829"> <thead> <tr> <th colspan="5">Jornada máxima diária (hora de voo máxima diária) (h)</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Apresentação (h)</th> <th colspan="4">Número de Etapas numa mesma jornada</th> </tr> <tr> <th>1-2</th> <th>3-4</th> <th>5</th> <th>6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0000-0459</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>8:15 (7:15)</td> <td>7:45 (6:45)</td> </tr> <tr> <td>0500-0559</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9:15 (8)</td> <td>8:45 (7:45)</td> </tr> <tr> <td>0600-0659</td> <td>11 (9)</td> <td>10 (9)</td> <td>9:15 (8)</td> <td>8:45 (7:45)</td> </tr> <tr> <td>0700-0759</td> <td>12 (9:30)</td> <td>12 (9)</td> <td>11:15 (9)</td> <td>10:45 (9)</td> </tr> <tr> <td>0800-1059</td> <td>12 (10)</td> <td>12 (9:30)</td> <td>11:15 (9)</td> <td>10:45 (9)</td> </tr> <tr> <td>1100-1359</td> <td>12 (9:30)</td> <td>12 (9)</td> <td>11:15 (9)</td> <td>10:45 (9)</td> </tr> <tr> <td>1400-1459</td> <td>10 (9)</td> <td>10 (9)</td> <td>9:15 (8)</td> <td>8:45 (7:45)</td> </tr> <tr> <td>1500-1559</td> <td>10 (9)</td> <td>10 (8)</td> <td>9:15 (8)</td> <td>8:45 (7:45)</td> </tr> <tr> <td>1600-2359</td> <td>9 (8)</td> <td>9 (8)</td> <td>8:15 (7:15)</td> <td>7:45 (6:45)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Incluir os limites de pousos por jornada conforme proposta dos Aeronautas: 4.2.11 Limites do número de pousos numa mesma jornada de trabalho 4.2.11.1 Os tripulantes de voo ou de cabine operando aeronaves a jato em tripulação simples aclimatada respeitarão o limite máximo diário de 5 (cinco) pousos. 4.2.11.1.1 O número de pousos previsto em 4.2.11.1 poderá ser aumentado em mais 1 (um), a critério do empregador, desde que o repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas. 4.2.11.1.2 Não obstante o previsto 4.2.11.1.1, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso ao limite estabelecido em 4.2.11.1 4.2.11.2 Os tripulantes de voo ou de cabine operando aeronaves turboélice em tripulação simples aclimatada respeitarão o limite máximo diário de 6 (seis) pousos. 4.2.11.2.1 O número de pousos previsto em 4.2.11.2 poderá ser aumentado em mais 1 (um), a critério do empregador, desde que o</p>	Jornada máxima diária (hora de voo máxima diária) (h)					Apresentação (h)	Número de Etapas numa mesma jornada				1-2	3-4	5	6	0000-0459	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)	0500-0559	11 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)	0600-0659	11 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)	0700-0759	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)	0800-1059	12 (10)	12 (9:30)	11:15 (9)	10:45 (9)	1100-1359	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)	1400-1459	10 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)	1500-1559	10 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)	1600-2359	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)
Jornada máxima diária (hora de voo máxima diária) (h)																																																														
Apresentação (h)	Número de Etapas numa mesma jornada																																																													
	1-2	3-4	5	6																																																										
0000-0459	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)																																																										
0500-0559	11 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)																																																										
0600-0659	11 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)																																																										
0700-0759	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)																																																										
0800-1059	12 (10)	12 (9:30)	11:15 (9)	10:45 (9)																																																										
1100-1359	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)																																																										
1400-1459	10 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)																																																										
1500-1559	10 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)																																																										
1600-2359	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)																																																										

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas. 4.2.11.2.2 Não obstante o previsto 4.2.11.2.1, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso ao limite estabelecido em 4.2.11.2.</p> <p>Justificativa: Conforme extensivamente discutido na seção 4.3 no Relatório FRMS dos Aeronautas (Parte II), as tabelas de jornada da CAO-48 e FAR-117 não possuem mitigação para os voos que terminam na madrugada, ou seja, voos cujo pouso final da aeronave coincide com a janela de baixa do ciclo circadiano (das 02h00 as 06h00). Essa inconsistência nas tabelas australianas e americanas foi exposta no FRMS Fórum de Montreal (2016) para Reguladores e Operadores de Estados signatários da ICAO, sem que houvesse qualquer contestação. O mesmo estudo foi apresentado em New Orleans (Maio/2016) e em Montreal (Maio/2017) nas Conferências Anuais da IFALPA, em Atlanta na reunião anual dos usuários do SAFTE-FAST (Novembro/2016) e em Paris na reunião anual do Comitê de Performance Humana (HUPER) da IFALPA (Julho/2017). Em todos os casos os números apresentados e a metodologia utilizada não foram contestados.</p> <p>O estudo em questão contou com a parceria do IBR (institutes for Behaviour Resources) e demonstrou que a exposição ao risco durante a segunda programação de voo na madrugada é similar àquela observada na análise do acidente em Guantanamo Bay. Justamente por essa razão, recomendamos o limite máximo de 9 horas de jornada nesses intervalos.</p> <p>Já para os voos com início após as 14:00 recomendamos o máximo de 10 horas (para uma ou duas etapas) tendo em vista que com uma jornada de 12 horas o pouso final da programação coincidirá com a janela de baixa do ciclo circadiano.</p> <p>O limite máximo de 12 horas adotado na proposta dos aeronautas reflete a reanálise que fizemos de cinco conjunto de dados diferentes que comprovam que o risco relativo de acidentes dobra ao passarmos de 8 para 12 horas a serviço: http://www.asagol.com.br/files/dirtecnica/FRMS/Proposta%20dos%20Aeronautas%20RBAC%20FRMS.pdf</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			 <p>O Relatório completo dos Aeronautas com toda a fundamentação da tabela proposta pode ser acessado pelo link: http://aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Relatorio-FRMS-Parte-II.pdf</p> <p>Outro ponto muito importante também discutido no Relatório se refere ao procedimento de mitigação de risco com o aumento do número de etapas. Os estudos disponíveis na literatura (Spencer & Robertson, 2000; Spencer & Robertson, 2002; Robertson & Spencer, 2003) não envolveram voos com sete ou mais etapas e justamente por essa razão não recomendamos que sejam planejados voos com mais de seis etapas sem um SGRF. Caso a Agência possua estudos adicionais sobre o assunto entendemos necessária sua disponibilização para a devida análise.</p> <p>Para o caso brasileiro, especificamente, constatamos que os nossos pilotos realizam (em média) uma etapa a mais por dia de trabalho do que os australianos (Licati, 2015). Esse resultado pode ser acessado na figura abaixo:</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			 <p>Vale ressaltar, contudo, que a pesquisa recente realizada por Licati et al. (2015) apontou para um cenário de fadiga crônica no Brasil. Com isso, não recomendamos que os limites atuais para o número máximo de pousos por jornada de trabalho seja aumentado em relação ao parâmetro que possuímos hoje, tanto para o jato quanto para o turboélice.</p> <p>Em resumo, o texto proposto na Minuta da ANAC agrava o cenário de fadiga crônica identificado em pesquisa que pode ser acessada no link: http://inseer.ibict.br/sipaer/index.php/sipaer/article/view/299/316</p> <p>Nota dos Aeronautas: A Lei 13.475/17 preconiza que o limite máximo de 4 etapas por jornada, artigo 32 e 33. Devido à falta de uma cláusula específica no RBAC que determine o número de etapas, ficarão previstas etapas máximas conforme Lei Nacional</p> <p>A ANAC menciona o estudo do Dr. Van Dongen a respeito da maior incidência de lapsos em indivíduos com vigília acima de 15h. Ora, se o tripulante vai se apresentar às 13h00 para encerrar sua jornada às 02h00 do dia seguinte (13h de jornada) conforme Tabela B1 como fica sua vigília no momento do pouso? Os modelos biomatemáticos consideram que o sono médio do indivíduo ocorre em geral das 23h às 07h. Se supusermos que nesse caso em questão o indivíduo despertou às 09h00, teremos uma vigília de 17h às 02h da manhã. Isso demonstra que os limites propostos pela ANAC não estão</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>alinhados com suas próprias justificativas. Por essa razão, reiteramos a nossa RECOMENDAÇÃO de que as jornadas de tripulação simples tenham um LIMITE SUPERIOR de 12h, conforme a tabela proposta no Relatório FRMS dos Aeronautas.</p> <p>http://aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Relatorio-FRMS-Parte-II.pdf</p>
(e) reservado			
<p>(f) Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples.</p> <p>(1) Sujeito ao parágrafo (f)(2), o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas para operadores certificados pelo RBAC 121 e de 16 horas para os demais operadores, se:</p> <p>(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas, for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;</p> <p>(ii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.</p> <p>(2) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.</p> <p>(3) 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.</p> <p>(4) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não serão considerados os tempos necessários para as atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.</p> <p>(5) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, deverão ser considerados os requisitos estabelecidos no parágrafo (l) deste Apêndice.</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 40. Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, IV e V do artigo 5º, quando compondo tripulação mínima ou simples, poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:</p> <p>I - 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 empregador um local para descanso, separado do público, com controle de temperatura e luminosidade;</p> <p>II - Quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 6 (seis) horas e inferior a 10 (dez) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador quartos individuais, com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído, controle de temperatura e luminosidade.</p> <p>Parágrafo único. A condição prevista neste artigo deverá ser consignada no Diário de Bordo da aeronave, e assinada pelo comandante.</p>	<p>Requisito da proposta harmonizado com o PL 8.255/2014, com as seguintes alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitação da jornada com interrupção até um máximo de 14 horas para operadores do RBAC 121 e de 16 horas para os demais operadores (tais números foram baseados nos limites de jornada para tripulação simples constantes dos Art. 38 e 39 do PL, acrescidos de 50% do maior tempo de interrupção previsto no Art. 40); • Limitação do tempo de jornada remanescente após a interrupção a 6 horas; • Será permitida jornada interrompida para operações no RBAC 121; • A jornada interrompida pode ser executada tanto na base contratual quanto fora dela. <p>As duas alterações foram incluídas no texto tendo em vista limitar a fadiga dos tripulantes, analogamente ao que é feito na Cláusula 4 do Apêndice 2 do CAO 48.1 Instrument 2013.</p> <p>Finalmente, o limite máximo de jornada interrompida para a FAA são de 14h, como especificado no parágrafo 117.15(f) do FAR 117.</p>	<p>Posicionamento dos Aeronautas:</p> <p>O item proposto pela agência a respeito de jornada interrompida para operações RBAC 121 viola o dispositivo previsto no Art. 40 da Lei 13.475/17 tendo em vista que modifica a definição constante no caput do Artigo. Simplesmente altera a aplicabilidade de um critério já definido em Lei Federal para incluir operações 121.</p> <p>Os aeronautas propõem que seja adotada a norma que hoje regula somente a aviação internacional e/ou taxi aéreo, para a aviação regular doméstica e utilizada somente em casos de SGRF (nos moldes preconizados pelos aeronautas onde há necessidade de um ACT entre os aeronautas e a empresa antes de ser levado à ANAC).</p> <p>Lei 7183 - artigo 21, § 1º - Nos voos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a", do art. 29, desta Lei.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Percebemos que a Agência fundamentou este requisito (para a operação RBAC 121) utilizando os limites determinados no PL8255/14 para operação de táxi aéreo (RBAC 135) que é muito diferente em frequência e tipo de operação.</p> <p>Ademais, os valores propostos pela agência não coincidem nem com a CAO 48 tampouco com o FAR 117, fato que causa grande estranheza. Obviamente para adotar os mesmos limitantes</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>empregados na Austrália ou nos EUA aqui no Brasil teríamos que supor que os aspectos de infraestrutura, condição socioeconômica, cultura organizacional, etc... entre as nações fossem idênticos, o que definitivamente não é o caso.</p> <p>Outra questão importante se refere ao uso de jornada interrompida na base contratual do tripulante. Esse critério demonstra que o uso de jornada interrompida está sendo banalizado pela agência, sem qualquer relação de coerência com necessidades específicas de algumas chaves de voo peculiares. Tornou-se, portanto, um critério generalizado para aumentar a jornada dos tripulantes.</p> <p>Na regulação americana, o tempo mínimo de 3 horas já se computa em acomodações adequadas (somente no período entre as 22:00 e 05:00) enquanto a regulação australiana prevê jornada interrompida somente a partir de 4 horas com acesso a acomodações adequadas e, caso ocorra entre as 23:00 e 05:29 deve ter no mínimo 7 horas de duração.</p> <p>Em se tratando de safety, nenhum operador mundial consegue medir o risco em se abrir esta possibilidade <i>Split for Duty</i> sem limites mais rígidos e específicos.</p> <p><i>FAR 117 - 17.15 Flight duty period: Split duty.</i></p> <p><i>For an unaugmented operation only, if a flightcrew member is provided with a rest opportunity (an opportunity to sleep) in a suitable accommodation during his or her flight duty period, the time that the flightcrew member spends in the suitable accommodation is not part of that flightcrew member's flight duty period if all of the following conditions are met:</i></p> <p><i>The rest opportunity is provided between the hours of 22:00 and 05:00 local time. (b) The time spent in the suitable accommodation is at least 3 hours, measured from the time that the flightcrew member reaches the suitable accommodation. (c) The rest opportunity is scheduled before the beginning of the flight duty period in which that rest opportunity is taken. (d) The rest opportunity that the flightcrew member is actually provided may not be less than the rest opportunity that was scheduled. (e) The rest opportunity is not provided until the first segment of the flight duty period has been completed. (f) The combined time of the flight duty period and the rest opportunity provided in this section does not exceed 14 hours. Glossary (FAR 117) Suitable accommodation means a temperature-controlled facility with sound mitigation and the ability to control light that provides a flightcrew member with the</i></p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p><i>ability to sleep either in a bed, bunk or in a chair that allows for flat or near flat sleeping position. Suitable accommodation only applies to ground facilities and does not apply to aircraft onboard rest facilities. CAO 48 4 - Increase in FDP limits by split duty 4.1 - Subject to subclause 4.4, where an FDP contains a split-duty rest period of at least 4 consecutive hours with access to suitable sleeping accommodation, the maximum FDP worked out under clause 2 or 3 may be increased by up to 4 hours, provided the new maximum under clause 2 or 3 does not then exceed 16 hours. 4.2 - After an FDP mentioned in subclause 4.1, the first 4 hours of the split-duty rest period may be reduced by 50% in determining the subsequent off-duty period or cumulative duty time under clause 10 or clause 12 of this Appendix.</i></p> <p><i>4.3 - Subject to subclause 4.4, where an FDP contains a split-duty rest period of at least 4 consecutive hours with access to suitable resting accommodation, the limits under clause 2 or 3 may be increased by 2 hours.</i></p> <p><i>4.4 - If a split-duty rest period includes any period between the hours of 2300 to 0529:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>. (a) acclimatised time; or</i> <i>. (b) if the FCM is in an unknown state of acclimatisation — local time; then:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>. (a) the split-duty rest period must be for a consecutive period of at least 7 hours with access to suitable sleeping accommodation; and</i> <i>. (b) the maximum FDP may be increased to 16 hours (if not already permitted) but subclause 4.2 does not apply.</i> <p><i>4.5 - Any remaining portion of an FDP following a split-duty rest period must be no longer than 6 hours.</i></p> <p>Por essas razões, NÃO RECOMENDAMOS a utilização de jornada interrompida em operações 121 devido às enormes incertezas que teremos no modal brasileiro.</p> <p>Nota dos Aeronautas: Conforme debatido com a ANAC, alguns itens constantes da Minuta do RBAC sobre FRMS (dentre eles a questão de jornada interrompida) possuem um alto grau de complexidade. Por essa razão, sempre nos manifestamos favoráveis à realização de um estudo científico brasileiro que possa melhor elucidar os fenômenos analisados e balizar a tomada de decisão da agência. Portanto, no intuito de contribuirmos para essa discussão, apresentaremos um ofício à ANAC com uma Proposta de Pesquisa de Fadiga na Aviação</p>

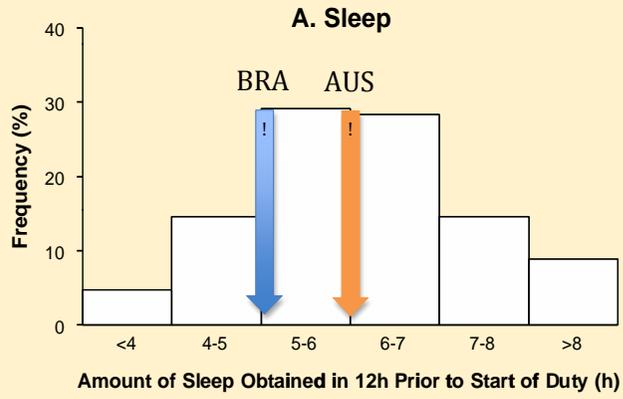
Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			Civil Brasileira coordenada pela agência, com a participação das empresas, sindicato, associações, centros de pesquisa e universidades. O escopo inicial dessa proposta pode ser acessado no link: http://www.aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Proposta_Pesquisa_RBAC_Fadiga.pdf
(g) reservado			
<p>(h) Atraso no horário de apresentação.</p> <p>(1) Em voos domésticos, exclusivamente 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.</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 16. Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de mais 1 (um) comandante, 1 (um) mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.</p> <p>Parágrafo único. Uma tripulação composta somente poderá ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando poderá ser utilizada em voos domésticos:</p> <p>I – para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;</p>	Adotado o requisito do PL 8.255/2014.	
<p>(i) Reprogramação e extensão.</p> <p>(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:</p> <p>(i) a jornada modificada não exceder 4 horas em relação à jornada original;</p> <p>(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 de operações para o novo número de etapas; e</p> <p>(iii) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando tal consideração em formulário apropriado.</p> <p>(2) Não obstante os limites de jornada constantes no manual de operações, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando:</p> <p>(i) Os limites de jornada constantes no manual de operações podem exceder em até 1 (uma) hora; e</p> <p>(ii) O número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).</p> <p>(3) Não obstante os limites de jornada constantes no manual de operações, 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.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>5 Reassignment and extension</p> <p>5.1 After an FCM's assigned FDP commences, the AOC holder may reassign to the FCM a modified FDP and number of sectors to be flown, provided that each of the following applies:</p> <p>(a) the modified FDP must not be more than 4 hours longer than the assigned FDP;</p> <p>(b) subject to subclauses 5.3 and 5.4 — the modified FDP and flight time must not exceed the limits in the holder's operations manual for the new number of sectors;</p> <p>(c) the FCM, or each FCM, must consider himself or herself fit for the modified FDP.</p> <p>5.2 If subclause 5.1 applies, the FCM may continue in the modified FDP in accordance with subclause 5.1.</p> <p>Note Clause 11 applies to the reassignment of an FDP which results in the modified FDP being a late night operation.</p>	Adotado o texto do CAO 48.1 Instrument 2013, uma vez não existe equivalente na legislação brasileira e foi considerado um requisito importante pois proporciona regras claras para a redesignação de tripulantes.	<p>Posicionamento dos aeronautas:</p> <p>Acreditamos que a seção (i) não deveria constar do RBAC por tratar-se de questão puramente trabalhista já pactuada entre Empresas conforme o parágrafo quarto do Art. 47 da nova Lei do Aeronauta: Parágrafo quarto. Não poderá o empregador exigir do tripulante de voo ou de cabine uma complementação de voo ou qualquer outra atividade, quando do retorno à base contratual, ao final da viagem, sendo facultada ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade, em caso de recusa, respeitadas as limitações desta Lei</p> <p>Justificativa: Verificamos que o Art. 47 da Lei do Aeronauta não está entre os artigos a serem modificados por essa norma [item (a) acima]. Por isso consideramos importante a retirada da sessão (i) com a finalidade de harmonizar o RBAC com o texto da Lei Federal.</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>(4) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida se 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.</p> <p>(i) Não obstante o parágrafo (i)(4), 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.</p>	<p>5.3 Despite the FDP limits provided in the operations manual, in unforeseen operational circumstances at the discretion of the pilot in command:</p> <p>(a) the FDP limits in the operations manual may be extended by up to 1 hour; and</p> <p>(b) the sectors for the FDP limits may be increased by 1 more than would otherwise be the case for the FDP.</p> <p>5.4 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:</p> <p>(a) it is operationally necessary in order to complete the duty; and</p> <p>(b) the FCM, or each FCM, considers himself or herself fit for the extension.</p> <p>Note Clause 11 does not apply to the extension of an FDP which results in the FDP being a late night operation.</p> <p>5.5 An FDP limit must not be reassigned or extended under this clause if it would cause an FCM to exceed the cumulative flight time limits in clause 9 or the cumulative duty time limits in clause 10.</p> <p>5.6 Despite subclause 5.5, if:</p> <p>(a) unforeseen operational circumstances arise after take-off on the final sector of an FDP; and</p> <p>(b) the unforeseen operational circumstances would cause an FCM to exceed:</p> <p>(i) any limit or number permitted under this clause; or</p> <p>(ii) the cumulative flight time limits in clause 9; or</p> <p>(iii) the cumulative duty time limits in clause 10;</p> <p>then, the flight may continue to the planned destination or alternate at the discretion of the pilot in command.</p> <p>Note 1 Under regulation 224 of CAR 1988, the pilot in command of an aircraft is responsible for the conduct and safety of members of the crew on the aircraft and, therefore, has a discretion to not permit an extension to occur even if otherwise permissible under this clause.</p> <p>Note 2 Guidance on the assessment of individual cognitive and physical fitness is contained in CAAP 48-1.</p>		
<p>(j) Limites de sobreaviso ou reserva.</p> <p>(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de</p>	<p>PL 8.255/2014</p> <p>Art. 45. Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3</p>	<p>Incluídos período de repouso após o sobreaviso ou reserva, de acordo com o previsto no PL</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.</p> <p>(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.</p> <p>(3) Os limites máximos de sobreaviso ou reserva a que uma tripulação esteja sujeita serão os limites estabelecidos nos respectivos artigos 45 e 46 do PL 8.255/14.</p> <p>(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.</p>	<p>(três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, no qual os tripulantes permanecem em local de sua escolha à disposição dos empregadores, devendo se apresentar no aeroporto ou em outro local determinado no prazo de até 90 (noventa) minutos, após recebimento de comunicação para o início de nova tarefa.</p> <p>§ 4º Caso os tripulantes de voo ou de cabine não sejam convocados para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de <u>8 (oito) horas</u> deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.</p> <p>Art. 46. Reserva é o período de tempo no qual os tripulantes de voo ou de cabine permanecem, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.</p>	<p>8.255/2014, alterado conforme segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Foi incluído um período de repouso de 10 horas após a reserva; ● O período de repouso após sobreaviso foi aumentado de 8 horas para 10 horas; ● O valor de 10 horas foi especificado a fim de possibilitar uma oportunidade de sono de 8 horas. <p>Os períodos de repouso foram iguais, pois sobreaviso e reserva possuem a mesma natureza, diferenciando-se apenas pelo local onde o tripulante aguarda ser convocado para a jornada. Adicionalmente, o CAO 48.1 Instrument 2013 não possui o conceito de “reserva”, incluindo este último no conceito de “standby”.</p> <p>Inclusão do parágrafo (4) para harmonizar com o apêndice B.</p>	
<p>(k) 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>(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 2 (duas) horas.</p> <p>(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 2 (duas) horas.</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><u>PL 8.255/2014 (cópia do Artigo 25, excluído na Emenda 31 do CTASP)</u></p> <p>Art. 25. Nos casos onde a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos a uma distância inferior a 50 (cinquenta) quilômetros, os tripulantes de voo e de cabine terão um dos aeroportos definido como base contratual pelo empregador.</p> <p>§ 1º No caso de início ou término de voo em aeroporto diferente do definido como base contratual, deverá o empregador disponibilizar transporte gratuito entre os aeroportos para o deslocamento dos tripulantes em intervalos de no máximo 1 (uma) hora.</p> <p>§ 2º No caso de viagem que tenha seu início em aeroporto diferente do indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que antecede a jornada de trabalho</p>	<p>Requisitos incluídos na proposta de RBAC XXX para substituir o artigo 25 (excluído na emenda 31) que estava anteriormente previsto no PL 8.255/2014 e para provisionar condições distintas do artigo 26 do PL 8.255/2014. Decorre do tempo relativamente longo que os tripulantes levam em seus deslocamentos quando têm que assumir uma jornada em aeroporto diferente de sua base contratual dentro de municípios ou conurbações com dois ou mais aeroportos.</p> <p>O parágrafo (i)(3)(iii) é oriundo do parágrafo 4º do Art. 49 do PL 8.255/2014.</p>	

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>será acrescido em no mínimo 2 (duas) horas.</p> <p>§ 3º No caso de viagem que termine em aeroporto que não o indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar após a jornada de trabalho será acrescido em no mínimo 2 (duas) horas.</p> <p>§ 4º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual, com a próxima viagem programada para ter início em aeroporto diferente do definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 4 (quatro) horas.</p> <p>Art. 49. É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso, bem como transporte deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.</p> <p>§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do artigo 5º, quando o custeio do transporte e da hospedagem for ressarcido pelo empregador.</p> <p>§ 2º O ressarcimento que trata o § 1º, deverá ocorrer no máximo até 30 (trinta) dias após o pagamento.</p> <p>§ 3º Entende-se por acomodação adequada para repouso do tripulante, quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade.</p> <p>§ 4º 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>(I) Períodos de repouso.</p> <p>(1) Sujeito ao parágrafo (I)(2) desta seção, quando uma jornada não exceder em 12 horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos, 12 (doze) horas.</p> <p>(2) Quando uma jornada não ultrapassar 10 horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 horas, se:</p> <p>(i) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>8. Off-duty periods</p> <p>8.1 Subject to subclause 8.2, where an FCM's FDP does not exceed 12 hours, his or her following off-duty period must be at least as follows:</p> <p>(a) if the FCM is undertaking the off-duty period away from</p>	<p>Harmonizado com o CAO 48.1 Instrument 2013, com as seguintes alterações:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unificadas as cláusulas 10.1(a) e 10.1(b), pois não vimos razão para fazer tal diferenciação; • No caso anterior foram adotados os limites da cláusula 10.1(b) por ser mais geral; 	<p>Nota dos Aeronautas: Os itens (1)(i)(A) e (1)(ii)(A) demonstram claramente que caso o tripulante esteja num estado desconhecido de aclimatação, o descanso após a jornada deverá ser maior comparado com o caso em que o tripulante está aclimatado. Esse fato demonstra claramente que há uma inconsistência em se atribuir um limite de jornada maior nos casos de não-aclimatado tanto para</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>menos, 12 horas, incluindo uma noite local; e</p> <p>(ii) PR2 for gozado por uma noite local; e</p> <p>(iii) PR2 não for gozado na base; e</p> <p>(iv) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 horas, incluindo uma noite local.</p> <p>(3) Sujeito ao parágrafo (I)(4), quando uma jornada ultrapassar 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>(4) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob esta seção for de mais de 14 horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 horas, se:</p> <p>(i) 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 de operações do operador; e</p> <p>(iii) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.</p> <p>(5) Os requisitos de folga para esta operação devem ser os definidos nos arts. 52 a 54 do PL 8255/14.</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 iniciar-se a partir das 10h00.</p>	<p>home base — 10 hours;</p> <p>(b) if the FCM is undertaking the off-duty period at home base — 12 hours.</p> <p>8.2 Where an FCM's FDP (the last FDP) does not exceed 10 hours, his or her following off-duty period (ODP 2) may be reduced to not less than 9 hours, provided that:</p> <p>(a) the off-duty period undertaken immediately before the last FDP was at least 12 hours, including a local night; and</p> <p>(b) the ODP 2 is undertaken over a local night; and</p> <p>(c) the ODP 2 is not undertaken at home base; and</p> <p>(d) the off-duty period following the FDP after ODP 2 is at least 12 hours, including a local night.</p> <p>8.3 Where an FCM's FDP exceeds 12 hours, his or her following off-duty period must be at least the sum of:</p> <p>(a) 12 hours; and</p> <p>(b) 1.5 times the time that the FDP exceeded 12 hours.</p> <p>8.4 If, after an FDP (the first FDP) but before the next FDP (the second FDP), the off-duty period calculated under this clause is more than 14 hours, the off duty period may be reduced to not less than 14 hours, provided that:</p> <p>(a) the reduced off-duty period is undertaken away from home base; and</p> <p>(b) the first FDP was not extended past the FDP limit provided for under the AOC holder's operations manual; and</p> <p>(c) the off-duty period following the second FDP is of at least 36 consecutive hours and includes 2 local nights.</p> <p>8.5 Before beginning an FDP or standby, an FCM must have had at least 36 consecutive hours off-duty, including 2 local nights, in the 168 hours before the projected end time of the assigned FDP or assigned standby.</p> <p>8.6 Before beginning an FDP or standby, an FCM must have had:</p> <p>(a) at least 7 days off-duty in the 28 consecutive days before the standby or FDP commences; and</p> <p>(b) at least 24 days off-duty in the 84 consecutive days before the standby or FDP commences.</p>	<p>● O período de repouso PR2 (ODP 2 no CAO) do parágrafo (I)(2) foi passado de 9h para 10h, pois:</p> <p>→ É equivalente ao tempo de repouso pós reserva ou sobreaviso; e</p> <p>→ Permite o traslado de/para um hotel e uma oportunidade de sono de 8 horas.</p>	<p>tripulação simples (Tabela B.2) quanto tripulação composta e revezamento (Tabela B.4). Essa situação precisa ser corrigida! A Agência está trazendo uma inconsistência produzida pela CASA (autoridade australiana) para a regulação brasileira!</p> <p>Posição dos Aeronautas para os limites de repouso: Manter os limites atuais de repouso conforme item 4.2.7 do Relatório dos Aeronautas – Parte I: http://aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>4.2.7.1. O tempo mínimo de repouso para os tripulantes de voo ou de cabine aclimatados terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:</p> <p>(a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;</p> <p>(b) 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e</p> <p>(c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso após jornada de mais de 15 (quinze) horas.</p> <p>Justificativa: Consideramos não-apropriado que sejam reduzidos os limites mínimos de repouso sem um estudo específico que comprove que é seguro fazê-lo. Conforme constatado em experimento recente (Licati et al., 2015), a média de sono dos pilotos brasileiros ficou em 5 horas, sendo que na Austrália (Roach et al., 2012) os pesquisadores obtiveram seis horas conforme demonstrado na figura abaixo:</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p style="text-align: center;">A. Sleep</p>  <p style="text-align: center;">Frequency (%)</p> <p style="text-align: center;">Amount of Sleep Obtained in 12h Prior to Start of Duty (h)</p> <p>Por essa razão, não recomendamos qualquer redução no período mínimo de repouso sem um estudo que possa comprovar que essa redução não trará impacto significativo na fadiga dos tripulantes.</p> <p>Nota dos Aeronautas: Conforme debatido com a ANAC, alguns itens constantes da Minuta do RBAC sobre FRMS (dentre eles a questão dos limites mínimos de repouso) possuem um alto grau de complexidade. Por essa razão, sempre nos manifestamos favoráveis à realização de um estudo científico brasileiro que possa melhor elucidar os fenômenos analisados e balizar a tomada de decisão da agência. Portanto, no intuito de contribuirmos para essa discussão, apresentaremos um ofício à ANAC com uma Proposta de Pesquisa de Fadiga na Aviação Civil Brasileira coordenada pela agência, com a participação das empresas, sindicato, associações, centros de pesquisa e universidades. O escopo inicial dessa proposta pode ser acessado no link: http://www.aeronautas.org.br/images/_sna/_noticias/Proposta_Pesquisa_RBAC_Fadiga.pdf</p>
<p>(m) Limites de tempo de voo acumulados.</p> <p>(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:</p> <p>(i) para aviões a reação:</p> <p>(A) 90 horas durante qualquer período de 30 dias consecutivos; e</p> <p>(B) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;</p> <p>(ii) para aviões turbo hélice:</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 34. Aos tripulantes são assegurados os limites mensais e anuais de horas de voo de acordo com os seguintes critérios:</p> <p>I – 80 (oitenta) horas de voo no mês e 800 (oitocentas) horas no ano em aviões a jato;</p> <p>II – 85 (oitenta e cinco) horas de voo no mês e 850</p>	<p>Requisitos incluídos na proposta de RBAC XXX para substituir o previsto no PL 8.255/2014, com a alteração abaixo descrita.</p> <p>A proposta do regulamento manteve a quantidade de horas prevista no PL 8.255/2014, mas alterou a forma de contagem dos períodos para torná-los</p>	<p>Os Aeronautas concordam com os limites de horas de voo acumuladas em 30 e 365 dias, porém reforçam que esses limites estão atrelados às questões trabalhistas que envolvem também os limites de jornada.</p> <p>Justificativa: Conforme apresentado no link abaixo, o aumento das jornadas de trabalho de acordo com as tabelas B.1, B.2, B.3 e B.4 acarretará numa redução dos postos de trabalho conforme estudo</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
<p>(A) 95 horas durante qualquer período de 30 dias consecutivos; e (B) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;</p> <p>(iii) para aviões convencionais: (A) 100 horas durante qualquer período de 30 dias consecutivos; e (B) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;</p> <p>(iv) para helicópteros: (A) 90 horas durante qualquer período de 30 dias consecutivos; e (B) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.</p> <p>(2) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.</p>	<p>(oitocentas e cinquenta) horas no ano em aviões turbo hélice;</p> <p>III – 100 (cem) horas de voo no mês e 960 (novecentas e sessenta) horas no ano em aviões convencionais;</p> <p>IV – 90 (noventa) horas de voo no mês e 930 (novecentas e trinta) horas no ano em helicópteros.</p> <p>§ 1º Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior será respeitado.</p> <p>§ 2º Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.</p>	<p>móveis (e não fixos, como no PL 8.255/2014).</p>	<p>preliminar: http://www.aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Impacto_Laboral_Latam_RBAC_FRMS.pdf</p> <p>Dessa forma, a aceitação por parte dos aeronautas em relação aos limites de horas de voo acumuladas em 30 e 365 dias fica condicionada a publicação no RBAC de limites de jornada (simples, composta e revezamento) de acordo com a proposta dos aeronautas: http://aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>Nota dos Aeronautas: o aumento das horas mensais e anuais sem contrapartida causará redução de força de trabalho entre os aeronautas, portanto, a afirmativa de que o sindicato de classe concorda com esses limites sem qualquer contrapartida não procede.</p> <p>A agência precisa demonstrar através de uma análise de impacto, qual será o efeito nos postos de trabalho caso os limites de horas de voo sejam majorados. Essa análise está preconizada para qualquer mudança regulatória que faça a agência, porém ainda não tivemos acesso a esse material.</p>
<p>(n) Limites de jornada acumulados.</p> <p>(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de jornada acumulados especificados a seguir:</p> <p>(i) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos; (ii) 108 horas durante qualquer período de 15 (quinze) dias consecutivos; (iii) 188 horas durante qualquer período de 30 (trinta) dias consecutivos.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>10 Limit on cumulative duty time</p> <p>10.1 The cumulative duty accrued by an FCM during any consecutive 168 hour period must not exceed 60 hours.</p> <p>10.2 The cumulative duty accrued by an FCM during any consecutive 336 hour period must not exceed 100 hours.</p> <p>Note 168 hours is the number of hours in a 7 day period, and 336 hours is the number of hours in a 14 day period.</p>	<p>Harmonizado com o CAO 48.1 Instrument 2013.</p> <p>A proposta adotada visa permitir uma harmonização com os limites acumulados propostos tanto mensal quanto anualmente.</p> <p>Adicionalmente, no relatório final “Avaliação Científica e Médica das Limitações de Tempo de Voo” (Moebus, 2008), é recomendada a existência de um limite de jornada de 100 horas para 14 dias (336 horas).</p>	<p>Posição dos Aeronautas: Manter os limites propostos pelos aeronautas no Relatório Parte I: http://aeronautas.org.br/images/sna/noticias/Relatorio-FRMS-Parte-I.pdf</p> <p>4.2.9 Limites de jornada de trabalho nos períodos de 7, 14 e 30 dias.</p> <p>a) A soma das horas de jornadas de trabalho acumuladas por um tripulante de voo ou de cabine num período de 168 horas consecutivas não deverá exceder a 60 horas.</p> <p>b) A soma das horas de jornadas de trabalho acumuladas por um tripulante de voo ou de cabine num período de 336 horas consecutivas não deverá exceder a 100 horas.</p> <p>c) O limite de Jornada de trabalho mensal será de 176 horas</p> <p>Justificativa: Os limites de jornada acumulados em 7, 15 e 30 dias representam uma boa métrica para se avaliar a fadiga da tripulação, uma vez que</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
			<p>estão diretamente ligados à carga de trabalho que sofre influências sazonais.</p> <p>Salientamos que na proposta da ANAC, foi inserido uma métrica que não apreze na referência mencionada (Moebus, 2008). Ter um limite de 100 horas para 14 dias não significa que podemos ter um limite de 108 horas para 15 dias. Da mesma maneira, a ANAC provavelmente utilizou o mês de fevereiro (28 dias) para determinar um limite de 30 dias partindo do princípio que o limite de 176 horas por mês do arcabouço legal atual está dividido em 28 dias: $176 \cdot (30/28) = 188$ h. De fato, caso tenhamos um mês de 31 dias, usando a métrica proposta para a ANAC poderíamos ter uma jornada total acumulada de 188 h (30 dias) + 13 h (1dia) = 201 h. Esse parâmetro representa um aumento de praticamente 15% do que é praticado atualmente sem qualquer estudo científico.</p> <p>Consideramos importante harmonizar esses limites com o Art. 43 da Lei do Aeronauta, parágrafo primeiro, tendo em vista que esse assunto foi pacificado entre Aeronautas e Empresas Aéreas.</p>
<p>(o) Limites em operações na madrugada.</p> <p>(1) Não obstante o previsto nos parágrafos (o)(2) e (o)(3) 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>(2) O tripulante de voo ou de cabine pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra, 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>(3) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (o)(1) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se novamente do zero, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas livre de qualquer atividade.</p> <p>(4) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 05h30 e 08h00 se este tripulante tiver operado duas madrugadas consecutivas nas 48 horas anteriores a esta jornada.</p> <p>(5) Os requisitos constantes desta seção também se aplicam às operações na madrugada que decorram de reprogramações ou extensões.</p>	<p><u>PL 8.255/2014</u></p> <p>Art. 44. As jornadas de trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine respeitarão o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, limitadas a 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante.</p> <p>§ 1º O tripulante de voo ou de cabine poderá ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não poderá ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.</p> <p>§ 2º O período de 168 horas consecutivas a que se refere o caput desse artigo poderá ser encerrado, iniciando-se novamente do zero, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas livre de qualquer atividade.</p> <p>§ 3º Os limites previstos neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados mediante celebração de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional desde que não</p>	<p>O texto proposto preserva o tripulante de assumir uma operação pela quarta madrugada seguida, porém permite que ele, resguardados os demais limites contidos nesta minuta de regulamento, possa assumir uma operação durante o dia. O item 4 preserva o tripulante de assumir voos “early-starts” após duas operações consecutivas na madrugada.</p>	<p>Nota dos Aeronautas: Com relação ao item (4), os aeronautas reverenciam a Agência pela proposição positiva que irá contribuir para a consolidação dos indicadores de <i>safety</i> das empresas e para a construção de uma aviação moderna, competitiva e alinhada com os anseios da sociedade brasileira.</p>

Texto proposto pela ANAC para o regulamento	Referências utilizadas (veja lista de referências no final do arquivo)	Justificativa da ANAC para o texto proposto	Posicionamento dos Aeronautas em relação à proposta de Regulação da ANAC (Setembro de 2017)
	<p>ultrapassemos limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira</p> <p>§ 4º Entende-se como madrugada, o período de tempo transcorrido, total ou parcialmente, entre 00:00 (zero) hora e 06:00 (seis) horas, horário de Brasília.</p> <p>§ 5º Quando o fuso horário da base contratual do tripulante for diferente do de Brasília, aquele será o considerado.</p>		
<p>(p) 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>(i) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual de operações do operador; e</p> <p>(ii) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual de operações do operador.</p>	<p><u>CAO 48.1 Instrument 2013</u></p> <p>12 Maximum durations must not be exceeded</p> <p>Unless an extension is permitted under clause 5, in performing duty an FCM must not exceed the following:</p> <p>(a) the maximum duration of the FDP specified for the FCM in the AOC holder's operations manual;</p> <p>(b) the maximum flight time specified for the FCM in the AOC holder's operations manual.</p>	<p>A adoção desta cláusula reforça a cultura de segurança dentro da empresa, uma vez que ela estabelece a obrigatoriedade dos limites máximos de jornada e tempo de voo de estarem previstos nos manuais da empresa, sendo de conhecimento de todos aqueles que são por eles afetados.</p>	

Referências utilizadas

1. PL 8.255/2014 – Câmara dos Deputados
2. Doc 9966 – 1st Ed. – 2012 - International Civil Aviation Organization.
3. Doc 9966 – 2st Ed. – 2016 - International Civil Aviation Organization.
4. Civil Aviation Order 48.1 Instrument 2013, 28/03/2013 – Civil Aviation Safety Authority – Australian Government.
5. Federal Aviation Regulation Part 117, 21/07/2014 – Federal Aviation Authority – US Government Publishing Office.
6. REGULAMENTO (UE) nº 83/2014 DA COMISSÃO – 29/01/2014 – Comissão Europeia.
7. CS-FTL.1 – Annex to ED 2014/002/R, 31/01/2014 – European Aviation Safety Agency.