

OF. PRES. nº 234/2023

São Paulo, 25 de julho de 2023.

À

Delegacia de Polícia Federal do Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos)

Ilmo. Sr. Dr. Delegado Rodrigo Weber

E-mail: deain.srsp@pf.gov.br; plantaio.deain.srsp@pf.gov.br.

Ref.: Justificativa para ausência de inspeção aleatória em tripulantes – Estudo sobre fadiga

Prezados,

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, doravante designado “SNA”, entidade sindical com atuação e representatividade nacional, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº 33.452.400/0002-78, com sede localizada na Rua Barão de Goiânia, 76, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-020, endereço eletrônico juridico@aeronautas.org.br, neste ato representado por seu Diretor Presidente, Henrique Hacklaender Wagner, vem, respeitosamente, apresentar os esclarecimentos nos termos a seguir expostos.

1. Inicialmente, destacamos que o SNA tem por função legal e institucional a promoção de ações que visem a manutenção e a melhoria das condições laborais e sociais dos aeronautas¹.
2. O Sindicato se reuniu com a Polícia Federal do Aeroporto de Guarulhos no dia 23 de junho, para tratar das inspeções aleatórias que vem sendo realizadas nos tripulantes em serviço, em razão de uma resolução desta instituição.
3. Salienta-se que tanto a ANAC² quanto a Infraero³ concluíram que a aplicação do procedimento de busca pessoal aos tripulantes de forma aleatória é indevida, de modo que o SNA ficou incumbido de apresentar as razões pelas quais é indevida a inspeção aleatória para a categoria dos aeronautas. Após, a Polícia Federal se comprometeu a avaliar a situação e a possível alteração do documento que determina a inspeção em tripulantes.

¹ Constituição Federal, artigos 8º e 10, *in verbis*:

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte: (...) III – ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas.

² <https://www.aeronautas.org.br/anac-diz-que-inspecao-aleatoria-de-tripulantes-em-guarulhos-e-indevida/>

³ <https://www.aeronautas.org.br/em-reuniao-com-o-sna-infraero-confirma-que-tripulantes-nao-precisam-passar-por-inspecao-aleatoria/>

4. Dessa forma, o SNA passa a expor os fundamentos que justificam a desnecessidade de inspeção aleatória nos aeronautas.
5. Primeiramente, é importante reconhecer que os tripulantes passam por rigorosos processos de seleção, treinamento e verificação de sua saúde e vida pregressa antes de assumirem suas funções. Ademais, para além do rígido processo de admissão, anualmente os aeronautas são submetidos a exames de sua saúde física e mental, bem como devem apresentar aos seus empregadores, certidões de antecedente criminal, conforme exigido nos cursos obrigatórios de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita (*Aviation Security – AVSEC*).
6. Assim, é cediço que as companhias aéreas têm protocolos e padrões rígidos para garantir a competência e a confiabilidade de seus tripulantes, sendo certo que a necessidade de constante demonstração de idoneidade por parte dos tripulantes é situação *sui generis*, não vislumbrada em outras categorias profissionais.
7. Além disso, a confiança e o profissionalismo dos tripulantes são fundamentais para a operação segura de uma aeronave. Eles são responsáveis por garantir a segurança e o bem-estar dos passageiros, bem como a execução correta dos procedimentos operacionais.
8. Desse modo, a ausência de inspeção aleatória pode ajudar a preservar a confiança e a motivação dos tripulantes, permitindo que eles desempenhem suas funções de forma eficiente, sem o estresse adicional das inspeções aleatórias constantes.
9. Igualmente, é importante considerar que as tripulações aéreas estão sujeitas a regulamentações e fiscalizações governamentais. As autoridades de aviação civil têm a responsabilidade de estabelecer e aplicar normas de segurança e operação. Elas realizam auditorias e inspeções regulares em companhias aéreas e podem verificar a conformidade dos tripulantes com os requisitos estabelecidos. Dessa forma, a ausência de inspeção aleatória não significa que não haja supervisão ou controle sobre os tripulantes, mas sim que há outras medidas em vigor para garantir a conformidade e a segurança.
10. Nessa esteira, respeitar os direitos dos tripulantes é essencial para manter um ambiente de trabalho saudável e colaborativo, uma vez que os aeroportos figuram os locais de apresentação para início de uma viagem.
11. Além disso, o fato de a apresentação dos tripulantes ocorrer no portão de embarque, sem considerar o deslocamento interno no aeroporto, é agravado pelo aumento do tempo necessário para que os tripulantes cheguem antecipadamente, devido à possibilidade de inspeção aleatória. Isso soma-se à realidade das escalas de voo, que utilizam o tempo mínimo de descanso e o tempo máximo de jornada (de doze a vinte horas).
12. Assim, a existência dessa prática no aeroporto força os tripulantes a aumentarem suas

jornadas efetivas em pelo menos 30 (trinta) minutos, dentro de uma realidade que já exige o tempo limite da jornada do aeronauta.

13. Portanto, todo e qualquer ato que fuja de uma rotina, pode impactar diretamente a atividade do membro da tripulação, causando efeitos negativos, dentre eles: (i) atrasos nas apresentações para os voos; (ii) atrasos em voos que podem vir a acarretar um “gargalo operacional” no aeroporto, inclusive com a penalização das empresas por utilizar maior tempo do “slot”, sem a necessidade previamente estipulada (iii) diminuição do tempo hábil para preparação da aeronave para seguir a programação; (iv) aplicação de medidas disciplinares aos aeronautas em face de atrasos em função de apresentação tardia em consequência de inspeção em detector de metais e raio x; (v) possíveis constrangimentos e atritos desnecessários entre os aeronautas e os aeroviários e aeroportuários.

14. Ademais, se as inspeções aleatórias forem frequentes, elas podem afetar negativamente na fadiga dos aeronautas. Isso ocorre porque as inspeções podem adicionar tempo maior ao processo de embarque, exigindo que os tripulantes cheguem mais cedo para garantir a pontualidade do voo. Este tempo adicional acaba por reduzir o tempo de descanso disponível para os tripulantes, especialmente quando combinado com longas jornadas de trabalho e exigências regulamentares. Adicionalmente, inserimos um conjunto de informações adicionais acerca da associação da fadiga humana e a realização de inspeção aleatória em tripulantes, que segue anexo a este documento.

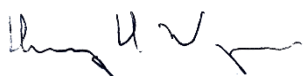
15. Dessa forma, a realização de inspeções aleatórias pode contribuir para o agravamento da fadiga dos aeronautas, aumentando o tempo efetivo de trabalho e reduzindo o tempo de descanso. Isto pode comprometer ainda mais a capacidade dos tripulantes de lidar com a fadiga e desempenhar suas funções com segurança.

16. Portanto, considerando a confiabilidade do processo de seleção, a importância da confiança mútua, o respeito à privacidade dos tripulantes e o possível agravamento da fadiga dos aeronautas, é possível concluir que a inspeção aleatória em tripulações é desnecessária.

17. **Feitos estes apontamentos, o SNA solicita à Vossa Senhoria o fim das práticas de inspeções aleatórias em tripulantes no Aeroporto Internacional de Guarulhos.**

18. Com protestos de elevada estima e consideração, certos de sermos acolhidos, agradecemos a atenção por ora dispensada.

Atenciosamente,



Henrique Hacklaender Wagner
Diretor Presidente do SNA

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representação:

Rio de Janeiro/RJ

Portal e redes sociais:

www.aeronautas.org.br
@    [sindicatonacionaldosaeronautas](#)

Anexo

I - Fadiga Humana e a Importância do Tema no Transporte Aéreo

Nas últimas décadas, a indústria do transporte aéreo vem obtendo, ano após ano, recordes sucessivos de segurança. Isso se dá em função de melhorias nos processos de fabricação e construção de aeronaves, nos processos de regulamentos e auditoria, bem como em adoção de melhores práticas de operação. Isso vem levando a uma queda brusca nas falhas mecânicas e relacionadas a componentes.

Com a redução das falhas materiais, o foco nas últimas décadas tem se voltado ao elemento humano. Atualmente, em cerca de 70% das ocorrências aeronáuticas há algum tipo de fator contribuinte que impacta o desempenho dos envolvidos na atividade aérea. Sob esta ótica, é importante ressaltar a importância do estado de alerta e de vigília dos aeronautas, uma vez que operar uma aeronave com segurança demanda recursos físicos e cognitivos.

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) define, no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 117, fadiga humana como:

(...) estado fisiológico de redução de capacidade de desempenho físico e/ou mental resultante do débito de sono, vigília estendida, desajustes dos ritmos circadianos, alterações do ciclo vigília-sono e/ou carga de trabalho (mental e/ou física) que podem prejudicar o nível de alerta e a habilidade de uma pessoa executar atividades relacionadas à segurança operacional;

A fadiga humana tem sido apontada em um número cada vez maior de relatórios de acidentes aeronáuticos e, dada sua importância, tem atraído um número considerável de pesquisas e discussões acerca do tema. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) estabelece práticas e recomendações-padrão, por meio de seus Anexos e documentos técnicos (DOC), a serem observadas pelos Estados a fim de gerenciar esta condição e manter o nível de segurança em um nível aceitável.

II - Arcabouço Regulatório no Brasil e as Abordagens de Fadiga Disponíveis

A atualização da Lei do Aeronauta através da aprovação da Lei 13.475/17, de 28 de agosto de 2017, representou um grande marco no que tange o gerenciamento da fadiga humana no Brasil. Nesse sentido, a nova lei permite que a autoridade de aviação civil brasileira crie normas infralegais para o gerenciamento de fadiga humana baseadas em normas e recomendações internacionais de aviação civil.

Para fins regulatórios, em matéria aeronáutica, as limitações operacionais dos operadores aéreos são estabelecidas na Lei do Aeronauta e em normas infralegais estabelecidas pela ANAC, conforme previsão estabelecida no Art. 19 da referida lei:

Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.

§ 1º As limitações operacionais referidas no caput deste artigo compreendem quaisquer prescrições temporais relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de

voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

§ 2º O Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil.

§ 3º A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.
(...)

A lei diz também, em seu art. 19, que as limitações operacionais previstas na própria legislação poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do FRMS (Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana). Para regular essa flexibilização, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC desenvolveu e aprovou uma nova norma, o RBAC 117, que estabelece limitações operacionais relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos e que complementa a lei 13.475 — somente podem aplicar as flexibilizações as empresas que venham a possuir um programa de FRMS aprovado pela agência reguladora.

O RBAC 117 é aplicável a todos os operadores aéreos, incluindo empresas aéreas regulares e não regulares (passageiros e carga), empresas de táxi aéreo, escolas de aviação civil, aeroclubes e prestadores de Serviço Aéreo Especializado (SAE).

A estrutura do RBAC 117 é baseada no modelo australiano de gerenciamento de fadiga, e permite escolher dentre três níveis de gerenciamento, a seguir:

- (a) Nível I, também conhecido como Nível Básico (NB);
- (b) Nível II, também conhecido como Gerenciamento de Risco de Fadiga (GRF); e
- (c) Nível III, onde há a gestão da fadiga baseada em desempenho por meio de um Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga (SGRF).

O Nível I (NB) é aplicável às empresas que não têm a intenção de extrapolar os limites prescritivos estabelecidos na Nova Lei do Aeronauta (Lei 13.475/17). O gerenciamento da fadiga humana neste nível é feito de forma tradicional, por meio da definição de limites de horas trabalhadas/voadas para limitar a ocorrência de fadiga nas operações. Sendo assim, os limites prescritivos são mais rígidos, pois não há processos mais complexos para o gerenciamento da fadiga. Em contrapartida, o operador pode ter uma estrutura mais enxuta de funcionamento e os requisitos normativos são menores para esses operadores. Cabe também ressaltar que, neste nível, o treinamento de fadiga aos tripulantes é opcional. Os operadores que optarem pelo NB deverão seguir os requisitos do Apêndice A do RBAC 117.

O Nível II (GRF), é destinado aos operadores que desejam buscar uma maior flexibilidade nas limitações de tempo de operação e de voo. Os limites a serem seguidos são aqueles previstos nos Apêndices B ou C do RBAC 117. Neste nível, os voos continuam sendo limitados por horas trabalhadas/voadas, porém o operador aéreo deverá implantar processos de monitoramento contínuo de perigos e gerenciamento de riscos através do uso de um sistema de gerenciamento da segurança operacional (SGSO). Por fim, neste nível, os tripulantes deverão receber treinamento sobre fadiga.

O Nível III (SGRF) é o mais alto nível de gestão de fadiga. Nesta abordagem o gerenciamento de fadiga é realizado por desempenho, isto é, os limites operacionais são customizados às necessidades do operador e de acordo com a operação, bastando que o operador apresente evidências ao regulador de que o nível de segurança é igual ou superior aos limites prescritivos estabelecidos pelo Estado Brasileiro. Essa opção é recomendada aos operadores que optarem por extrapolar, na sua totalidade ou em parte das operações, os limites prescritivos estabelecidos pela lei e regulamento vigente. Para obter tal autorização, os operadores interessados deverão executar um estudo de caso (chamado de Safety Case) para a operação específica a ser adotada, além de firmar um ACT (Acordo Coletivo de Trabalho) sobre a operação em questão para a observância de aspectos trabalhistas.

Um aspecto muito importante a respeito do RBAC 117 é que ele traz o conceito de responsabilidade compartilhada, ou seja, tanto operadores como tripulantes são responsáveis pela gestão da fadiga, cada qual com seu papel na organização.

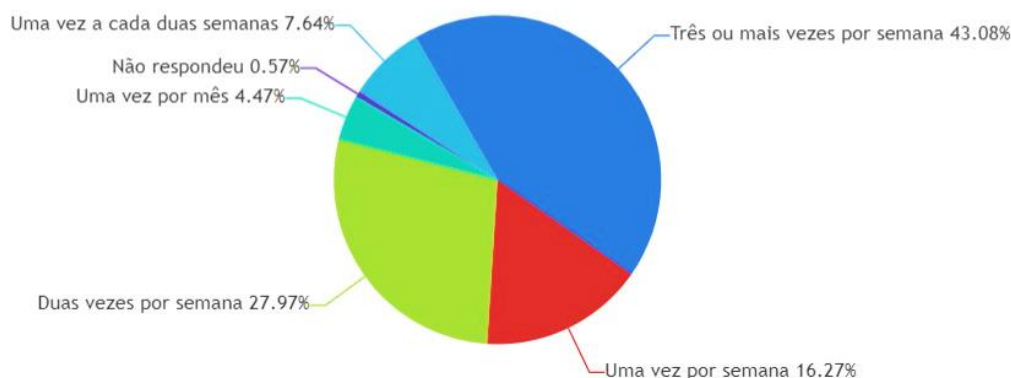
Os operadores aéreos são responsáveis por fornecer educação sobre gerenciamento de fadiga, mecanismos robustos de reporte de fadiga, respostas apropriadas aos relatórios de fadiga com bases científica, implementar programações que permitam que os tripulantes desempenhem suas funções com segurança e tenham processos para monitorar e gerenciar riscos de fadiga.

Os tripulantes são responsáveis por chegar aptos para o serviço, inclusive fazendo uso adequado dos períodos de folga para dormir e por relatar os riscos de fadiga.

III - Associação do tempo de inspeção aleatória com o aumento do nível de fadiga

A percepção atual dos tripulantes brasileiros, conforme pesquisa proposta pelo SNA entre os dias 03 e 23 de janeiro de 2022, é de que 7 a cada 10 tripulantes perceberam sinais de fadiga duas vezes ou mais por semana.

Nos últimos dois meses, quantas vezes você percebeu sinais de fadiga durante as operações?



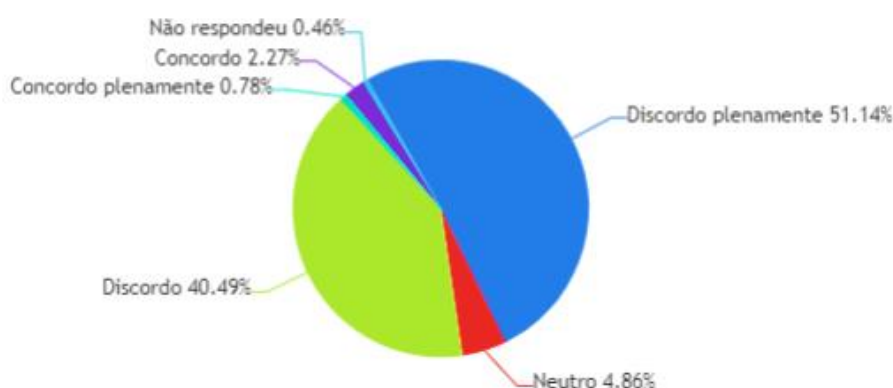
O acesso ao banco de dados da pesquisa é público e os dados podem ser consultados por qualquer indivíduo com acesso à Internet, [consulte](#).

O número de respostas obtidas foram de 4.352 e englobou tripulantes de diversos segmentos da aviação comercial brasileira (aviação geral, agrícola, instrução, táxi-aéreo, regular etc.), desse número compreende-se a participação de 665 comandantes, 620 copilotos e 3.065 comissários,

e 02 não responderam a atual função.

Conforme relatos de tripulantes recebidos pelo SNA, as inspeções aleatórias chegam a durar 30 minutos, e observando que o horário de apresentação é considerado apenas no portão de embarque, desconsiderando o deslocamento interno no aeroporto, o fato tem sujeitado o tripulante a se programar previamente e utilizar do seu tempo de descanso para que esteja no canal de inspeção com antecedência suficiente para realizar a eventual inspeção e se apresentar no horário estabelecido pela empresa, tempo que deveria ser considerado jornada iniciada, sem prejuízo ao aeronauta.

Os períodos de descanso mínimo regulamentar são suficientes para garantir o descanso adequado antes de cada jornada?



Ainda de acordo com a pesquisa, mais de 91% dos tripulantes consideram o tempo de descanso mínimo regulamentar insuficientes para atingir efeitos reparadores.

Os relatos recebidos pelo SNA constataam também que as empresas tem utilizado dos tempos máximos de jornada e dos tempos mínimos de repouso regulamentar estabelecido pelos regulamentos vigentes.

Nesse sentido, é notório que os fatores que obstem o pleno aproveitamento do tempo de repouso concedido ao aeronauta, já considerado insuficiente e utilizado em seu limite, representam prejuízo ao gerenciamento de fadiga dos tripulantes brasileiros.

Por fim, ressalta-se que a fadiga é baseada em princípios científicos, nesse sentido, estudos adicionais são requeridos para avaliar a relação de causa e efeito da fadiga nos tripulantes no país, a fim de gerenciar os riscos em relação à segurança operacional. Sugere-se, a partir desta análise, a realização de pesquisas mais específicas com aeronautas inseridos nesses segmentos citados, com o objetivo de atingir níveis de segurança operacional aceitável, no que tange a fadiga humana.