

OF. PRES. nº 134/2024

São Paulo, 06 de junho de 2024.

À  
**AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL**

**Ilmo. Sr. Tiago Sousa Pereira**  
**Diretor-Presidente interino**  
**E-mail: [diretoriatp@anac.gov.br](mailto:diretoriatp@anac.gov.br)**

**Ilmo. Sr. Luiz Ricardo de Souza Nascimento**  
**Diretor**  
**E-mail: [diretorialri@anac.gov.br](mailto:diretorialri@anac.gov.br)**

**Ilmo. Sr. Rogério Benevides Carvalho**  
**Diretor**  
**E-mail: [diretoriarbc@anac.gov.br](mailto:diretoriarbc@anac.gov.br)**

**Ilmo. Sr. Ricardo Bisinotto Catanant**  
**Diretor**  
**E-mail: [diretoriarc@anac.gov.br](mailto:diretoriarc@anac.gov.br)**

**C/C**  
**Superintendência de Padrões Operacionais**  
**E-mail: [spo@anac.gov.br](mailto:spo@anac.gov.br)**

*Assunto: Manifestação sobre a tomada de subsídios para revisão do RBAC 117*

**Prezados,**

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, doravante designado como “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](mailto:juridico@aeronautas.org.br), neste ato representado por seu Diretor Presidente, Henrique Hacklaender Wagner, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, expor e requerer o quanto segue.

**Sede:**

São Paulo/SP  
11 5090-5100

**Representação:**

Rio de Janeiro/RJ

**Portal e redes sociais:**

[www.aeronautas.org.br](http://www.aeronautas.org.br)  
 [sindicatonacionaldos aeronautas](https://www.instagram.com/sindicatonacionaldos aeronautas)

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 aeronautas<sup>1</sup>.
2. O SNA vem, por meio desta, manifestar veemente contrariedade sobre a minuta de revisão do RBAC 117 (documento 10094764) no processo administrativo nº 00058.026483/2023-10 proposta pela SPO para ser enviada para Consulta Pública.
3. Cumpre lembrar que o SNA foi convidado pela ANAC a participar da "Tomada de subsídios para o Tema nº 21 da Agenda Regulatória - Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana - RBAC 117 para operações regidas pelo RBAC 121" por meio do Ofício nº 34/2023/GTNO-GNOS/GNOS/SPO-ANAC no dia 05/10/2023, e enviou sua contribuição (documento 9274392) no dia 30/10/2023.
4. Na contribuição do SNA no âmbito desta Tomada de Subsídios constam as reivindicações detalhadas da categoria dos aeronautas não apenas para dar legalidade ao RBAC 117, adequando-o à legislação trabalhista específica (Lei do Aeronauta), geral (CLT) e à Constituição Federal, como também para aperfeiçoá-lo do ponto de vista da segurança de voo, as quais podemos resumir em três princípios:
  - **Revisão de regras de forma a reduzir a fadiga dos tripulantes;**
  - **Garantia de que não exista aumento de jornadas e/ou redução dos fatores mitigadores;**
  - **Definição da exigência de ACT/CCT para validar possíveis extrapolações.**
5. No entanto, a minuta apresentada pela SPO, e mesmo os votos já apresentados do Diretor-Relator do processo (documento 10082126), o sr. Brigadeiro Luiz Ricardo de Souza Nascimento, e do Diretor-Presidente interino da ANAC (documento 10094694), o sr. Tiago Sousa Pereira, não acataram as principais reivindicações do SNA, pelo contrário, mantiveram as inconstitucionalidades e ilegalidades do RBAC 117, e, pior, tornaram-no ainda mais nocivo para a segurança de voo, ao aumentar consideravelmente os limites de horas de voo e de jornada de trabalho dos aeronautas, logo, dos riscos relacionados à fadiga.

<sup>1</sup> 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.

Art. 10 É assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação.

6. É importante ressaltar que a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO, na sigla em inglês) impõe que a regulação do gerenciamento de fadiga deve ser baseada em “princípios científicos, conhecimento e experiência operacional”<sup>2</sup>. Obviamente, os princípios científicos e o conhecimento só podem ser obtidos por acadêmicos e profissionais da área, enquanto a experiência operacional necessariamente é extraída dos aeronautas como principal fonte de dados. A Federação Internacional dos Pilotos de Linha Aérea (IFALPA, na sigla em inglês) inclusive enfatiza o papel dos sindicatos de aeronautas como fonte de conhecimento sobre a experiência operacional<sup>3</sup>.

7. Neste sentido, a ANAC ignorou os preceitos internacionais básicos na regulação da fadiga, ao desconsiderar a experiência operacional dos aeronautas, expressa por meio de sua entidade sindical, que inclusive apresentou pesquisa quantitativa com amostragem expressiva de mais de 4 mil aeronautas<sup>4</sup>, bem como forneceu diversos subsídios baseados em relatos de fadiga para análise qualitativa; assim como não levou em conta o estudo científico da Dra. Izabela Tissot Antunes Sampaio, que, além de pesquisadora da Universidade de São Paulo (USP), é servidora da ANAC. Em sua Tese de Doutorado, “*Regulação e trabalho em jornadas irregulares: o caso de pilotos brasileiros*”<sup>5</sup>, a Dra. Izabela Sampaio aponta a importância das mitigações de fadiga e os riscos no aumento das horas de voo dos aeronautas sem levar em consideração todo o contexto do sistema, porém, apesar de também fornecido na Tomada de Subsídios, o estudo foi ignorado pela ANAC.

8. Do ponto de vista jurídico, se publicado conforme a proposta da ANAC, o RBAC 117 permanecerá invocado de inconstitucionalidade e ilegalidade ao extrapolar os limites legais de jornada de trabalho, o que sequer poderia ser realizado por norma infralegal, que é o caso dos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBACs), e tampouco sem a exigência de ACT ou CCT.

9. Do ponto de vista da segurança de voo, a revisão do RBAC 117 não leva em conta as recomendações internacionais e científicas, tampouco os dados empíricos que revelam os perigosos níveis de fadiga atingidos após a sua primeira publicação em 2019.

10. Sendo assim, **o SNA reitera todas as suas considerações apresentadas na Tomada de Subsídios, bem como informa que tomará todas as medidas cabíveis para revogar ou alterar o**

<sup>2</sup> ICAO. *Fatigue Management Approaches*. Disponível em: <https://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Pages/FM-Approaches.aspx>

<sup>3</sup> IFALPA. *Operational Experience in Fatigue Management Decision-Making*. Disponível em: <https://www.ifalpa.org/media/3971/23pos12-operational-experience-in-fm-decision-making.pdf>

<sup>4</sup> SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS. *Relatório de pesquisa de fadiga*. Disponível em: <https://www.aeronautas.org.br/relatorio-de-fadiga/>

<sup>5</sup> SAMPAIO, Izabela Tissot Antunes. *Regulação e trabalho em jornadas irregulares: o caso de pilotos brasileiros. Implicações para o trabalho e para a saúde*. USP, [S. l.], p. 1-325, 15 ago. 2023. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6143/tde-15082023-102742/pt-br.php>.

**RBAC 117 no sentido de conferir-lhe constitucionalidade e legalidade, elevar os níveis da segurança operacional, e ressaltar a necessidade de que todas alterações de limites prescritivos pertinentes à duração do trabalho dos aeronautas devem ser realizadas por meio de Convenção Coletiva de Trabalho ou Acordo Coletivo de Trabalho.**

11. Com protestos da mais elevada estima e distinta consideração, aguardamos uma resposta formal no prazo legal.

Cordialmente,



**Henrique Hacklaender Wagner**  
**Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas**