

# Departures

Flight	Destination	Time	Gate	Remark
BR155	Edinburgh	06:45	40	
BR3375	Bucharest	06:50	37	
BR877	Brussels	06:55	10	
	Asterdam	07:05	11	
	Istanbul	07:10	12	
	Amsterdam	07:15	13	

GERENCIAMENTO DO RISCO DA FADIGA HUMANA

# RBAC 117

GUIA DE OPERAÇÃO - APÊNDICE B

GOL, LATAM, AZUL E QUALQUER OUTRA EMPRESA AÉREA QUE ADOTE E TENHA APROVAÇÃO DA ANAC PARA SEU SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE FADIGA

**SNA**  
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS



[www.aeronautas.org.br](http://www.aeronautas.org.br)

[f](#) [i](#) [@](#) [sindicatonacionaldosaeronautas](#)

#### **Sede:**

##### **São Paulo/SP**

Rua Barão de Goiânia, 76  
Congonhas  
Tel.: 11 5090-5100

#### **Escritórios regionais:**

##### **Brasília/DF**

SBN - Ed. Via Capital  
Quadra 2 - Bloco F - Lote 12  
Salas 1010/1011  
Tel.: 61 3964-3838

##### **Campinas/SP**

Centro Empresarial Viracopos – SPE  
Rodovia Santos Dumont – Km 66  
S/N – 2º andar – Sala 217  
Tel.: 19 3725-6579

##### **Porto Alegre/RS**

Avenida dos Estados, 1825 - Ij. 06  
Bairro Anchieta  
Tel.: 51 3094-6619

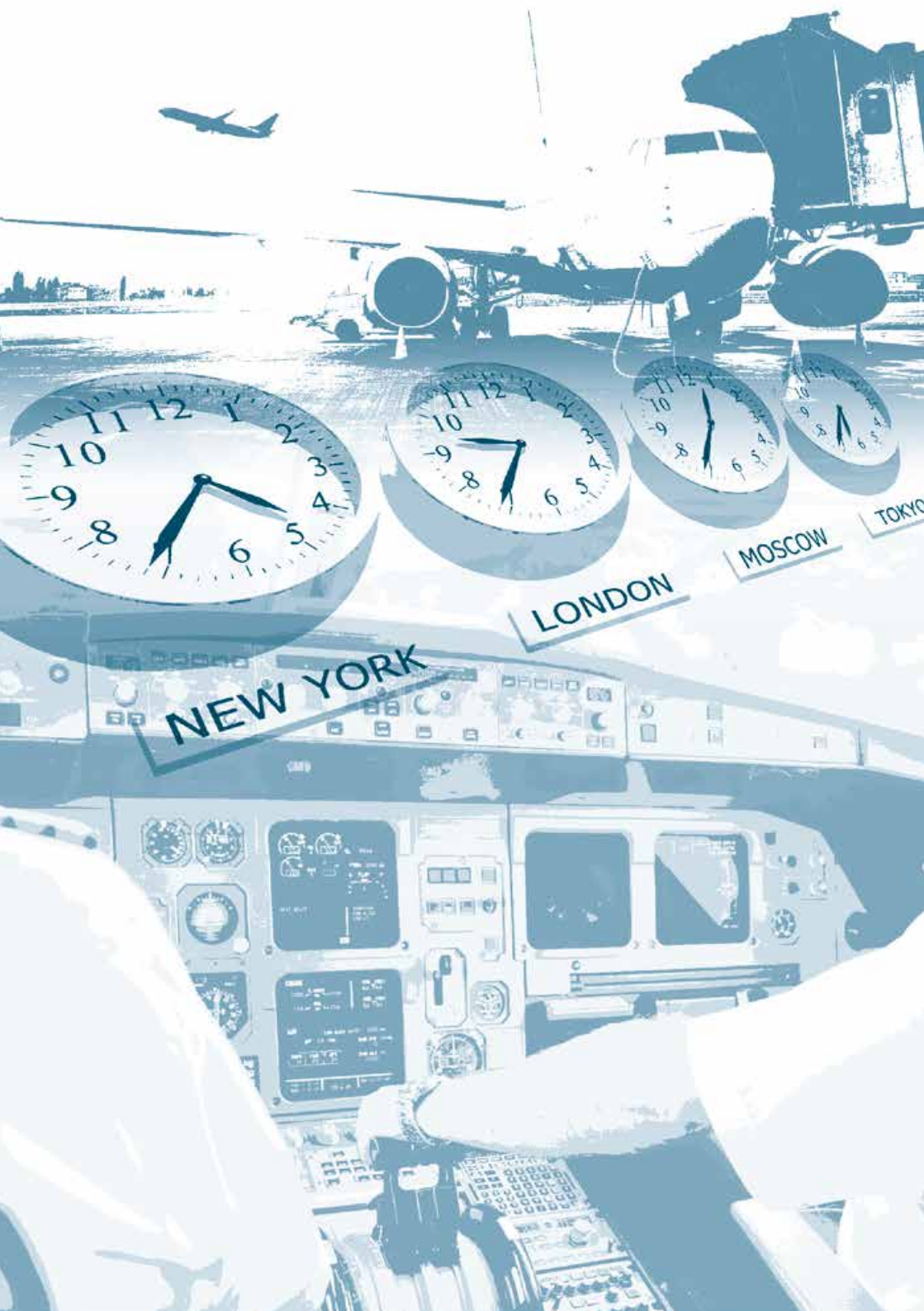
##### **Rio de Janeiro/RJ**

Av. Franklin Roosevelt, 194  
Salas 802/803 - Centro  
Tel.: 21 3916-3800

# RBAC 117

## ÍNDICE

INTRODUÇÃO .....	5
DEFINIÇÕES .....	6
ACLIMATAÇÃO – DETERMINAÇÃO E CARACTERÍSTICAS .....	9
DEFINIÇÃO DO LIMITE MÁXIMO DE JORNADA E HORAS DE VOO	
TRIPULAÇÃO SIMPLES .....	10
DEFINIÇÃO DO LIMITE MÁXIMO DE JORNADA, HORAS DE VOO E POUSOS	
TRIPULAÇÕES COMPOSTA E DE REVEZAMENTO.....	12
DEFINIÇÃO DO TEMPO MÍNIMO DE REPOUSO .....	14
DEFINIÇÃO DO TEMPO MÍNIMO DE ADAPTAÇÃO.....	17
LIMITES DE JORNADA E TEMPO DE VOO ACUMULADOS .....	18
OPERAÇÕES NA MADRUGADA .....	19
FOLGAS.....	20
SOBREAVISO .....	21
RESERVA .....	22
ATRASOS E CANCELAMENTOS.....	23
REPROGRAMAÇÃO.....	25
EXTENSÃO DE JORNADA.....	26
DESCANSO A BORDO .....	27
RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA .....	28
REPORTES DE OCORRÊNCIA DE FADIGA .....	29



NEW YORK

LONDON

MOSCOW

TOKYO

# RBAC 117

## INTRODUÇÃO

O presente guia tem como objetivo auxiliar os aeronautas que operam sob o Apêndice B do RBAC 117 na determinação dos limites máximos de jornada e tempo de voo e quanto aos tempos mínimos de repouso e adaptação. Além disso, tem como objetivo apresentar particularidades que impactam no dia a dia dos aeronautas, como sobreavisos, reservas, cancelamentos e reprogramações.

Em consonância com o art. 19 da Lei 13.475/17, de 28 de agosto de 2017, o Apêndice B altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei. Nesses casos, os valores constantes nos artigos da Lei devem ser substituídos pelos constantes no RBAC 117: art. 31 a art. 40; art. 41, exceto § 1º; art. 42; art. 46; art. 47, caput, §1º, §3º, §4º; art. 48; art. 49; art. 80.

Documentos utilizados como referência para este guia:

- Nova Lei do Aeronauta (13.475/17)
- Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) da aviação regular 19/20
- RBAC 117 – Requisitos para Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana
- Instrução Suplementar IS 117-003B

# DEFINIÇÕES

- **Aclimação** – é o estado no qual o “relógio biológico” de um membro da tripulação está sincronizado com o local onde o membro da tripulação está.
- **Acomodação a bordo** – é uma cama ou assento instalado na aeronave a fim de proporcionar oportunidade para a tripulação descansar ou dormir. Pode ser classificada como Classe 1, Classe 2, ou Classe 3.
- **Acomodação Classe 1** – descanso horizontal separado tanto da cabine de comando quanto da cabine de passageiros. É popularmente conhecida como “sarcófago” ou crew rest.
- **Acomodação Classe 2** – assento na cabine de passageiros que recline, no mínimo, 45° em relação à vertical, possua largura mínima de 50cm, possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada, além de cortina para isolamento e privacidade. Em linhas gerais utiliza assentos similares aos oferecidos em classe executiva.
- **Acomodação Classe 3** – assento que recline 40° ou mais em relação à vertical, possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada, além de cortina para isolamento e privacidade. É normalmente instalada na classe econômica, mas os assentos utilizados são diferentes dos usados pelos passageiros.
- **Acomodação para reserva** – significa poltronas que reclinem 45° ou mais em relação à vertical e possuam apoio para as pernas e pés na posição reclinada. É instalada 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 à alimentação.
- **Circunstância operacional imprevista** – é todo aquele evento excepcional não planejado que se torna evidente após o início da jornada de trabalho, como clima imprevisto (meteorologia), mau funcionamento de um equipamento ou atraso no tráfego aéreo.
- **Estado desconhecido de aclimação** – estado no qual o “relógio biológico” do tripulante fica fora de sincronia com o local que o tripulante está. Para fins do RBAC 117, o tripulante entra nesse estado quando 36 horas ou mais se passaram desde seu deslocamento a um local distante três fusos ou mais do local onde esteve por último aclimatado, sem que ele tenha desfrutado de um período de aclimação.

- **Folga periódica** – é o período não inferior a 24 horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.
- **GAGEF (Grupo de Ação de Gerenciamento de Fadiga)** – O grupo é composto por representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização.
- **Hora aclimatada** – significa a hora legal na localidade onde o tripulante está aclimatado.
- **Hora legal (ou oficial)** – significa o horário utilizado em uma região específica e determinada por lei.
- **Jornada de trabalho** – é a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o trabalho é encerrado. A jornada será considerada encerrada 30 minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.
- **Local original** – local onde o tripulante foi por último aclimatado.
- **Noite local** – é um período de 8 horas consecutivas compreendidas entre 22h e 8h, hora legal no local onde o tripulante se encontra.
- **Novo local** – local onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso.
- **Operação na madrugada** – é toda aquela jornada compreendida, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora legal onde o tripulante está aclimatado.
- **Operação complexa** - é toda jornada em que acontece uma ou mais das condições abaixo:
  - » O voo seja realizado com uma tripulação composta ou de revezamento;
  - » Haja o cruzamento de três ou mais fusos horários;
  - » A tripulação (simples, composta, revezamento) esteja em estado desconhecido de aclimação ou não esteja aclimatada ao local onde a jornada se inicia.
- **Oportunidade de sono** - período de tempo durante o repouso ou folga quando um tripulante não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal, e tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador;

- **Período de adaptação** – é um período contínuo em que o tripulante fica desobrigado de prestar qualquer serviço a fim de tornar-se aclimatado a um local em particular.
- **Repouso** – é o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço. O tempo de repouso no hotel deverá ter no mínimo 8 horas de oportunidade de sono e ao menos 2 horas relativas à higiene pessoal e necessidades fisiológicas, sendo um total de 10 horas no hotel a partir do momento em que é disponibilizada a acomodação para descanso fora de base (estar com a chave do quarto na mão).
- **Reprogramação** – é a designação de um tripulante para atender uma programação diferente daquela à qual ele estava inicialmente designado.
- **Reserva** – é o período de tempo em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do empregador, no local de trabalho.
- **Sobreaviso** – é o período de tempo nunca inferior a 3 horas e não excedente a 12 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 minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa. Quando a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes terão prazo limite para a apresentação de 150 minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.
- **Tempo de voo (ou hora de voo)** – é o período compreendido entre o início do deslocamento da aeronave até o momento em que se efetua o corte dos motores (calço a calço).



# ACLIMATAÇÃO – DETERMINAÇÃO E CARACTERÍSTICAS

## **Características da aclimação**

- A aclimação será considerada apenas quando houver o cruzamento de 3 ou mais fusos;
- Um tripulante estará em um estado desconhecido de aclimação quando, ao iniciar um repouso ou uma nova jornada, já se passaram 36h desde o início da viagem no seu local de origem;
- Ao entrar em um estado desconhecido de aclimação, apenas 2 jornadas são permitidas. Após esse período, uma nova aclimação (adaptação) é mandatória;
- Jornadas realizadas por um tripulante em estado desconhecido de aclimação não contam como operações na madrugada, uma vez que nesse estado não se consegue definir, do ponto de vista biológico, os horários de início e término da madrugada para o tripulante.

## **Procedimentos para determinação da aclimação**

- Para cada nova jornada ou repouso iniciado, devem ser feitas duas perguntas:
  - » Meu novo local está a 3 fusos horários ou mais do meu local original?
  - » Faz 36 horas ou mais que saí do meu último local de adaptação?
- Se a resposta for “SIM” para ambas:
  - » Tripulante em estado desconhecido de aclimação – reduzir em 1 hora no valor máximo da jornada definida nas tabelas 2 e 3 que tratam sobre os limites de jornada para tripulação composta/revezamento para pilotos e comissários respectivamente. Considerar período de repouso em função da tabela 6 - Repouso após jornada para tripulantes não aclimatados.
  - » Apenas duas jornadas permitidas nesse estado.
- Se a resposta for “NÃO” para pelo menos uma das perguntas:
  - » Tripulante aclimatado. Utilizar repouso conforme esta condição. Não é necessário adaptação.

# DEFINIÇÃO DO LIMITE MÁXIMO DE JORNADA E HORAS DE VOO

## TRIPULAÇÃO SIMPLES

### Procedimentos

Para determinar os limites máximos de jornada e de horas de voo, é necessário cumprir os seguintes passos:

1. Verificar a hora aclimatada de início da jornada. Para tripulações simples operando dentro do Brasil, América do Sul e costa leste dos EUA será o horário oficial no local da apresentação;
2. Verificar o número de etapas publicadas na escala para o dia em questão;
3. Ler os valores de jornada e horas de voo na tabela abaixo. Os valores da tabela 1 são válidos tanto para pilotos como comissários. O valor em parênteses é referente ao tempo máximo de voo.

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+
06:00 – 06:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
07:00 – 07:59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
08:00 – 11:59	12 (10)	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)
12:00 – 13:59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
14:00 – 15:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
16:00 – 17:59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
18:00 – 05:59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)

Tabela 1 – Limite de jornada e tempo de voo para tripulação simples

### **Observações:**

- Os horários acima já consideram os 30 minutos após o corte, para voos domésticos, e os 45 minutos após o corte, no caso de voos internacionais.
- A superação das 12 horas de jornada de trabalho, em tripulação simples, somente pode ser implementada por meio de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional (SNA);
- O redutor noturno já está sendo considerado nas tabelas 1 (pág. 10), 2 (pág. 12) e 3 (pág. 13). O valor apresentado é a jornada efetiva disponível do tripulante (leitura direta).

# DEFINIÇÃO DO LIMITE MÁXIMO DE JORNADA, HORAS DE VOO E POUSOS

## TRIPULAÇÕES COMPOSTA E DE REVEZAMENTO

### Procedimentos

Para determinar os limites máximos de jornada e de horas de voo, é necessário cumprir os seguintes passos:

- Verificar a hora aclimatada de início da jornada. Na maioria dos casos, o tripulante sai aclimatado à base e, portanto, deve ser utilizado o horário local da base;
- Verificar o tipo de acomodação para descanso (acomodação classe 1, 2 ou 3) disponível a bordo da aeronave;
- Verificar o tipo de tripulação utilizada no voo;
- Ler os valores de jornada e horas de voo nas tabelas abaixo. A tabela 2 deve ser utilizada pelos pilotos e a tabela 3 (pág. 13) deve ser utilizada por comissários. O valor em parênteses é referente ao tempo máximo de voo.
- O número máximo de etapas é função da duração da jornada. Para verificar o número máximo, utilizar a tabela 4 (pág. 13).

Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas)					
	Classe 1		Classe 2		Classe 3	
	Comp.	Revez.	Comp.	Revez.	Comp.	Revez.
06:00 – 06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)
07:00 – 13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)
14:00 – 17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)
18:00 – 05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)

Tabela 2 – Limite de jornada e tempo de voo para tripulação composta/revezamento – pilotos

Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas)			
	Classe 1 ou Classe 2		Classe 3	
	Comp.	Revez.	Comp.	Revez.
06:00 – 06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)
07:00 – 13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)
14:00 – 17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)
18:00 – 05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)

Tabela 3 – Limite de jornada e tempo de voo para tripulação composta/revezamento – comissários

Duração da Jornada	Número máximo de etapas
< 16 horas	3
≥ 16 horas	2

Tabela 4 – Número máximo de etapas quando operando em tripulação composta/revezamento

### Observações:

- Os horários acima já consideram os 30 minutos após o corte, para voos domésticos, e os 45 minutos após o corte, no caso de voos internacionais.
- Caso o tripulante esteja em um estado desconhecido de aclimação, deve ser subtraído 1 hora apenas da jornada nos valores lidos na tabela.
- Quando o tripulante se apresentar no exterior para retornar ao Brasil, o horário a ser inserido na tabela é o horário do local da base do tripulante, salvo nos casos em que houve uma adaptação no exterior.
- O redutor noturno já está sendo considerado nas tabelas 1 (pág. 10), 2 (pág. 12) e 3 (pág. 13). O valor apresentado é a jornada efetiva disponível do tripulante (leitura direta).

# DEFINIÇÃO DO TEMPO MÍNIMO DE REPOUSO

## Procedimentos

O tempo mínimo de repouso irá variar em função do estado de aclimação do tripulante, da duração da jornada e do número de fusos cruzados (somente a partir do 3º fuso cruzado). Para determinar os limites máximos de jornada e de horas de voo, é necessário cumprir os seguintes passos:

1. Verificar o estado de aclimação da tripulação – em voos nacionais, América do Sul e costa leste dos EUA, o tripulante estará sempre aclimatado, pois nesses casos não houve o cruzamento de 3 fusos ou mais. Nos demais casos, é necessária verificação. Utilizar a tabela 5 para repouso aclimatado e a tabela 6 (pág. 15) para repouso não aclimatado.
2. Verificar a duração da jornada;
3. Verificar o número de fusos cruzados;
4. Ler o valor na tabela.

Repouso após uma jornada – tripulantes aclimatados											
Duração da jornada (h)	Repouso em horas										
	Fusos horários cruzados										
	1 ou 2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
2	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
3	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
4	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
5	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
6	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
7	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
8	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
9	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
11	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
12	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32
13	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34
14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36
15	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
16	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40
17	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42
18	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44

Tabela 5 – Repouso após jornada para tripulantes aclimatados

Repouso após uma jornada – estado desconhecido de aclimação													
Duração da jornada (h)	Repouso em horas												
	Fusos horários cruzados												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
2	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
3	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
4	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
5	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
6	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
7	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
8	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
9	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
10	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
11	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
13	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40
14	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42
15	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44
16	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46
17	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48
18	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50

Tabela 6 – Repouso após jornada para tripulantes não aclimatados

### Observações:

- A redução do repouso para um valor inferior a 12 horas, em tripulação simples, somente pode ser implementada por meio de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional (SNA);
- Se o período de repouso for de mais de 14 horas, esse período pode ser reduzido para não menos do que 14 horas, desde que:
  - » O período de repouso reduzido for gozado fora da base;
  - » Não ocorreu extensão de jornada na etapa anterior;
  - » O tripulante iniciar a segunda jornada aclimatado;
  - » O período de repouso após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.

**Observações:**

- Nos casos onde a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:
  - » O repouso mínimo anterior a jornada, quando a viagem iniciar em aeroporto distante até 50 quilômetros da base, deve ser acrescido em, no mínimo, 1 hora;
  - » O repouso mínimo após a jornada, quando a viagem encerrar em aeroporto distante até 50 quilômetros da base, deve ser acrescido em, no mínimo, 1 hora;
- Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do transporte à disposição da tripulação;



# DEFINIÇÃO DO TEMPO MÍNIMO DE ADAPTAÇÃO

O período de adaptação é necessário apenas nas seguintes condições:

- É necessário realizar uma adaptação a um local em particular, quando há o cruzamento de 3 fusos ou mais; e
- Quando o tripulante entrar em um estado desconhecido de aclimação, é necessária a adaptação a um novo local (normalmente a base do tripulante).

## Procedimentos

Para determinar o período de adaptação a um local em particular, é necessário seguir os seguintes passos:

1. Verificar a maior diferença de fusos cruzados até o início do período de adaptação;
2. Verificar o sentido de viagem que ocasionou a maior diferença de fusos;
3. Ler o valor na tabela abaixo;

Diferença de fusos	Período de adaptação para aclimação de um tripulante a um novo local (em horas)	
	Oeste	Leste
$3 \leq x < 4$	36	45
$4 \leq x < 7$	48	60
$7 \leq x < 10$	72	90
$x \geq 10$	96	120

Tabela 7 – Tempo de adaptação necessário para aclimação

## Observações:

- O tempo de adaptação fora de base contratual pode ser reduzido em 12 horas para cada período de repouso anterior que:
- -Preceda imediatamente o período de adaptação;
- Seja realizado em local de repouso que difira em menos de três fusos em relação ao local da adaptação; e
- Inclua uma noite local de repouso.

# LIMITES DE JORNADA E TEMPO DE VOO ACUMULADOS

## Procedimentos

Os limites máximos de jornada de trabalho e horas de voo são os seguintes:

Tipo de Aeronave	Limites de Jornada				Limites de Horas de Voo	
	7 dias	14 dias	28 dias	Mensal	28 dias	365 dias
Jato	44h*	100h	176h	176h	90	900
Turboélice					95	950
Convencional					96	960
Helicópteros					93	930

Tabela 8 - Limites de jornada e horas de voo em diversos períodos

\* O limite de 7 dias consecutivos pode ser alterado para 60h mediante Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho.

OBS: Os limites mencionados na tabela são para dias consecutivos.

# OPERAÇÕES NA MADRUGADA

## **Características da operação na madrugada**

- O número de madrugadas seguidas fica limitado a duas;
- Após duas madrugadas seguidas, a apresentação no terceiro dia deve ser após às 08h00;
- O número máximo de madrugadas em qualquer período de 168 horas consecutivas (aproximadamente 7 dias) é limitado a quatro;
- Caso o tripulante possua 4 madrugadas em 168 horas consecutivas, o tripulante só poderá executar mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva (fica limitado a 5 dias de programação);
- O tripulante de voo ou cabine pode ser escalado para uma terceira madrugada consecutiva somente como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base, encerrando a jornada de trabalho;
- A contagem de madrugadas consecutivas pode ser reiniciada sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade;
- Jornadas realizadas por um tripulante em estado desconhecido de aclimação não contam como operações na madrugada, uma vez que nesse estado não se consegue definir, do ponto de vista biológico, os horários de início e término da madrugada para o tripulante.

# FOLGAS

## Procedimentos

- A folga deverá ter início, no máximo, após o 6º período consecutivo de 24 horas;
- A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada, e os horários devem ser definidos na escala;
- Os períodos de repouso deverão estar contidos nos 6 períodos consecutivos de até 24 horas mencionados no item anterior;
- O número mínimo de folgas não deve ser inferior a 10 folgas mensais;
- O número máximo de “monofolgas” é limitado a 3 em um período de 30 dias consecutivos.
- Caso o tripulante tenha uma “monofolga” em sua escala, a apresentação após a folga simples deverá ser após às 10h da manhã.

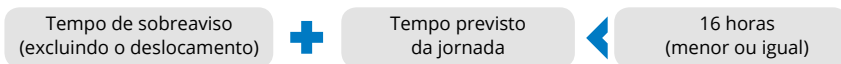
# SOBREAVISO

É o período de tempo nunca inferior a 3 horas e não excedente a 12 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 minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa. Quando a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes terão prazo limite para a apresentação de 150 minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

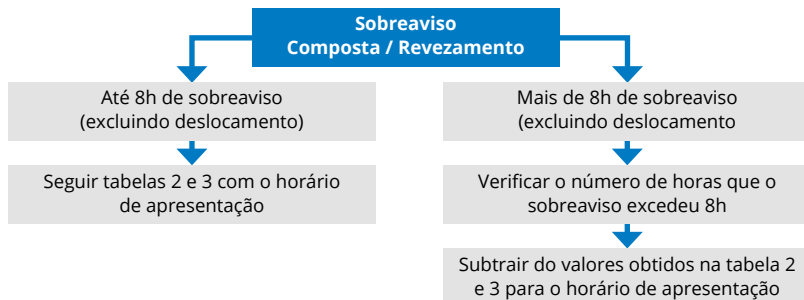
## Procedimentos em caso de acionamento no sobreaviso

O número máximo de sobreavisos é de 8 por mês;

- Após um sobreaviso sem acionamento, é necessário um período de repouso de 12 horas para iniciar uma nova programação (CCT da aviação regular 2019/2020);
- O tempo de deslocamento (90 ou 150 minutos) não entra no cálculo da duração do sobreaviso. Se um tripulante base CGH, por exemplo, iniciou um sobreaviso às 8h da manhã e foi acionado para um voo na base GRU às 17h30, o tempo de sobreaviso real foi de 7h (17h30 – 2h30 = 15h00).
- Tripulação simples – em caso de acionamento, a soma do tempo de sobreaviso e do tempo de jornada prevista para o horário não podem exceder 16 horas;



- Tripulações composta e revezamento:
  - » Acionamento antes de 8 horas de sobreaviso – os valores de jornada previstos nas tabelas 2 (pág. 12 - pilotos) e 3 (pág. 13 - comissários) são aplicáveis;
  - » Acionamento após 8 horas de sobreaviso – os limites das tabelas 2 (pág. 12 - pilotos) e 3 (pág. 13 - comissários) devem ser reduzidos pelo número de horas que o sobreaviso excedeu 8h (até o momento do acionamento).



# RESERVA

## **Procedimentos durante a reserva**

- A reserva terá duração mínima de 3 horas e nunca superior a 6 horas;
- Após 3 horas de reserva, o empregador deverá assegurar ao tripulante acomodação adequada para descanso;

## **Procedimentos em caso de acionamento durante a reserva (tripulação simples)**

- O horário para determinação da jornada máxima será o horário de apresentação no D.O. da empresa;
- Em seguida, verificar o número de etapas a serem voadas na jornada;
- Com os dados acima, ler o valor máximo de jornada e tempo de voo na tabela 1 (pág. 10) deste guia.

## **Procedimentos em caso de acionamento durante a reserva (tripulação composta/revezamento)**

- O horário para determinação da jornada máxima será o horário de apresentação no D.O. da empresa;
- Em seguida, verificar o tipo de tripulação que irá conduzir o voo (composta/revezamento);
- Verificar o tipo de acomodação para descanso a bordo disponível na aeronave (Classe 1 / Classe 2 / Classe 3);
- Com os dados acima, ler o valor máximo de jornada e tempo de voo nas tabelas 2 (pág. 12 - pilotos) e 3 (pág. 13 - comissários).

## **Procedimentos após uma reserva sem acionamento**

- Após uma reserva sem acionamento, o tempo mínimo de repouso para início de uma nova programação será de, no mínimo, 12 horas.

# ATRASOS E CANCELAMENTOS

## ATRASOS

### Procedimentos de comunicação de atrasos

O horário de apresentação pode ser atrasado, desde que sejam cumpridos os seguintes períodos mínimos de comunicação ao tripulante:

Base Contratual	Fora da Base Contratual
2 horas antes da apresentação (mín.)	1 hora antes da apresentação (mín.)
2 horas antes de cada novo horário de apresentação (mín.)	1 hora antes de cada novo horário de apresentação (mín.)

Tabela 9 – Período mínimo de contato da empresa com os tripulantes em caso de atraso

OBS<sup>1</sup>: se o tripulante não for informado com a antecedência prevista na tabela acima, a jornada deve ser considerada iniciada no horário de apresentação original, ou o último horário comunicado que seguiu os preceitos acima mencionados.

OBS<sup>2</sup>: se uma jornada for atrasada e o tripulante for informado antes do repouso anterior à referida jornada, considera-se o novo horário de apresentação sem qualquer tipo de penalidade.

### Procedimentos em caso de atrasos

#### • Tripulações simples

- Um ou mais atrasos em até 4 horas do horário original – o valor máximo da jornada será o menor dentre:
  - » O valor de jornada máximo no horário de apresentação original; ou
  - » O valor de jornada máximo no novo horário de apresentação; ou
  - » A soma do tempo considerado como sobreaviso e o da jornada prevista não pode exceder 16 horas.
- Um ou mais atrasos mais de 4 horas do horário original – o valor máximo da jornada será o menor dentre:
  - » O valor de jornada máximo no horário de apresentação original; ou
  - » O valor de jornada máximo 4 horas após o horário de apresentação original; ou
  - » A soma do tempo considerado como sobreaviso e o da jornada prevista não pode exceder 16 horas.

- Um atraso único de 10 horas ou mais:
  - » Caso seja comunicado um atraso único de 10 horas ou mais e o tripulante não seja perturbado, esse período de atraso informado é considerado como a continuação do repouso e o novo horário de início da jornada deve ser considerado.

### **Tripulações composta/revezamento**

- Um ou mais atrasos de até 4 horas do horário original – o valor máximo da jornada será o menor dentre:
  - » O valor de jornada máximo no horário de apresentação original; ou
  - » O valor de jornada máximo no novo horário de apresentação.
- Um ou mais atrasos de mais de 4 horas do horário original – o valor máximo da jornada será o menor dentre:
  - » O valor de jornada máximo no horário de apresentação original; ou
  - » O valor de jornada máximo de 4 horas após o horário de apresentação original; ou
  - » Um dos valores abaixo:
    - » Se o atraso for inferior a 8 horas – o valor máximo de jornada lido 4 horas após o horário de apresentação original; ou
    - » Se o atraso for superior a 8 horas – o valor máximo de jornada lido 4 horas após o horário de apresentação original, subtraído do que ultrapassar as 8h de atraso;
- Um atraso único de 10 horas:
  - » Caso seja comunicado um atraso único de 10 horas ou mais e o tripulante não seja perturbado, esse período de atraso informado é considerado como a continuação do repouso e o novo horário de início da jornada deve ser considerado.

### **CANCELAMENTOS**

- O cancelamento ocorre quando a jornada do tripulante é atrasada e, em seguida, a empresa informa ao tripulante que o voo não poderá ocorrer;
- Após um cancelamento onde o atraso for considerado como sobreaviso, o tripulante deverá ter um novo período de repouso que deverá ser de, no mínimo, 12 horas (CCT da aviação regular 19/20).
- O cancelamento deve ser comunicado antes de sair da sua acomodação:
  - » Pelo menos 1 hora antes da apresentação (fora de base contratual);
  - » Pelo menos 2 horas antes da apresentação (na base contratual)



# REPROGRAMAÇÃO

## **Características da reprogramação**

A empresa aérea pode reprogramar a jornada do tripulante, desde que sejam respeitados os seguintes requisitos:

- A nova jornada não pode ser maior do que 4 horas quando comparada a jornada original;
- A jornada reprogramada não pode exceder o limite máximo de jornada e horas de voo para o número de etapas voadas;
- Cada membro da tripulação deve declarar-se apto para a continuação da jornada.
- Uma jornada reprogramada pode, posteriormente, ser estendida de acordo com os requisitos de extensão de jornada, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem, conforme artigo 45, § 4º da Nova Lei do Aeronauta:
  - » § 4º O empregador não poderá exigir do tripulante de voo ou de cabine complementação de voo ou qualquer outra atividade ao final da viagem, por ocasião do retorno à base contratual, sendo facultada ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade em caso de recusa.

## **Procedimentos em caso de reprogramação**

- A jornada só pode ser reprogramada somente após o seu início;
- Verificar se a nova jornada é superior (ou não) a 4 horas da jornada original;
- Verificar novo número de etapas a serem voadas;
- Utilizar o horário de apresentação original publicado na escala;
- Verificar se a nova jornada reprogramada está dentro do limite especificado nas tabelas 1 (pág. 10), 2 (pág. 12) e 3 (pág. 13);
- Questionar os demais membros da tripulação se estão aptos a realizar a reprogramação.

# EXTENSÃO DE JORNADA

## Características da extensão

- A extensão de jornada deve ser realizada a critério do piloto em comando;
- Todos os membros da tripulação devem declarar-se aptos para a extensão de jornada;
- Os limites operacionais podem ser estendidos de acordo com a tabela abaixo:

Tipo de Tripulação	Extensão Máxima		
	Jornada	Tempo de Voo	Etapas adicionais
Simplex	60 min	30 min	1
Composta / Revezamento	120 min	60 min	

Tabela 10 – Período máximo de extensão de jornada, tempo de voo e pousos

- Qualquer ampliação dos limites de horas de trabalho deve ser comunicada, em no máximo 24 horas após a viagem, pelo comandante ao empregador. A empresa tem um prazo máximo de 15 dias para comunicar a extensão à ANAC.

## Procedimentos em caso de extensão

- Cada membro deve declarar-se apto para a extensão da jornada;
- Estender a jornada conforme tipo de tripulação;
- Efetuar registro da extensão conforme instruções da empresa;
- O comandante deve comunicar à empresa sobre a extensão da jornada, utilizando os preceitos estabelecidos na Nova Lei do Aeronauta e nos processos internos estabelecidos pela empresa.

# DESCANSO A BORDO

## Procedimentos para o descanso a bordo

- O período de descanso a bordo deve ser planejado para o período de voo de cruzeiro;
- Os horários de descanso a bordo dos tripulantes devem ser registrados no diário de bordo da aeronave;
- O tempo de descanso a bordo deve ser, no mínimo, os valores descritos na tabela abaixo:

Duração da Jornada	Descanso mínimo a bordo		
	Pilotos		Comissários
	Tripulante operando no pouso	Tripulante não operando no pouso	
≤ 16 horas	2h	01h30	01h30
> 16 horas	3h	2h	2h

Tabela 11 – Tempo mínimo de descanso a bordo para pilotos e comissários em voos de tripulação composta ou revezamento

# RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA

Um aspecto muito importante a respeito do RBAC 117 é que ele traz o conceito de responsabilidade compartilhada.

## O que isso significa?

Todo o pessoal envolvido com o gerenciamento da fadiga possui direitos e deveres —inclusive os tripulantes. Para que o sistema funcione de forma adequada, é muito importante estar ciente das responsabilidades que cada parte da organização possui no gerenciamento da fadiga.

Do ponto de vista do tripulante, a principal responsabilidade é estar apto para a realização da programação em condições adequadas de fadiga. O tripulante deve negar operar uma aeronave se acreditar que sua situação comprometa seu estado de alerta e possa afetar a segurança da operação. Para isso, o tripulante deve:

- Usufruir de todas as oportunidades de sono, períodos de repouso, descanso e adaptação fornecidas pela empresa para obter a quantidade de sono suficiente para realizar sua próxima programação prevista na escala de voo com segurança;
- Informar ao operador aéreo com o qual possui contrato de trabalho, antes das jornadas, qualquer situação que possa afetar sua capacidade de alerta e afetar a segurança da operação;
- Adquirir autoconhecimento sobre as condições de fadiga. Atentar-se aos próprios hábitos e necessidades, experimentar novas situações que possam gerar resultados satisfatórios referente ao gerenciamento individual da fadiga;
- Evitar realizar atividades que causem sobrecarga física, cognitiva ou emocional durante os sobreavisos, pois sempre existe a probabilidade de ser acionado;
- Monitorar a sua saúde e buscar tratamento adequado, quando necessário. São exemplos:
  - » Problemas de saúde a curto prazo, agudos ou crônicos;
  - » Predisposições genéticas;
  - » Alimentação;
  - » Hidratação; ou
  - » Distúrbios do sono.

# REPORTES DE OCORRÊNCIA DE FADIGA

Uma das principais obrigações do operador é fornecer oportunidades de repouso adequadas para que os tripulantes possam se recuperar de uma condição de fadiga. Devido à dinâmica do transporte aéreo, no entanto, nem sempre é possível antever todos os perigos relacionados com a operação em uma determinada empresa. Sendo assim, os tripulantes podem vir a encontrar situações em que a fadiga pode superar os níveis aceitáveis.

Muitas vezes, os tripulantes acabam compartilhando essas situações de fadiga com os colegas de trabalho, mas nem sempre levam a conhecimento da empresa. Preencher um reporte de fadiga através da plataforma de reporte fornecida pela empresa (AQD, aplicativo de smartphone, formulário RELPREV, etc.) é uma das formas mais eficazes de informar uma situação de fadiga. É importante dedicar tempo e esforço para preencher os dados, o que pode gerar um resultado benéfico para a segurança e para a organização. Os formulários possuem campos importantes para que o analista possa determinar qual foi a razão para o tripulante ter reportado a condição de fadiga.

## Tipos de reporte disponíveis

A maior parte dos operadores de linha aérea regular e não regular de grande porte possuem, em linhas gerais, os procedimentos descritos abaixo. É importante consultar o manual de fadiga do operador para verificar a disponibilidade, os prazos e os procedimentos relacionados com cada tipo de reporte.

**Antes do voo (proativo)** – quando o tripulante recebe a escala de voo e detecta que o voo, ou sequência de voos, pode vir a causar uma condição de fadiga. O reporte proativo deve ser feito com antecedência para a empresa, de forma que possa ser feita uma análise do voo/chave de voo em questão.

**Durante a programação (saída de voo)** – quando o tripulante está executando uma chave de voo e declara-se não apto para prosseguir na próxima programação por condições de fadiga. Normalmente essa comunicação deve ser feita com o pessoal da escala, que irá retirar o tripulante em questão do voo e, na maioria dos casos, irá fornecer um período maior de descanso para recuperação da fadiga.

**Pós-voo (reativo)** – quando o tripulante consegue realizar a programação, mas a condição de fadiga sentida durante o voo foi maior que o previsto. Nesses casos, os dados serão utilizados para fins estatísticos e melhora do sistema como um todo.

## **Política de não punição dos reportes**

É responsabilidade do operador desenvolver um sistema de reporte de fadiga que possua uma cultura de relato aberta e justa. É muito importante que os tripulantes tenham conhecimento de que os reportes voluntários são de caráter não punitivo e todas as informações comunicadas ao operador são confidenciais.

É importante ressaltar, no entanto, que o mau uso da ferramenta pode acarretar em medidas administrativas. Por isso, recomendamos que os tripulantes tenham conhecimento de todas as regras e procedimentos relativos aos reportes de ocorrências estabelecidos pelo operador.

## **Como saber as medidas tomadas pela empresa?**

A empresa deve fornecer um *feedback* formal ao tripulante que fez o reporte. Não há um prazo especificado na legislação – este vai variar em função da empresa, da situação reportada e das medidas necessárias.

## **O que acontece se não há resposta da empresa para os reportes?**

Continue fazendo a sua parte. É muito importante que os reportes cheguem à empresa. Caso não esteja satisfeito, envie um relato para o SNA através do e-mail [safety@aeronautas.org.br](mailto:safety@ aeronautas.org.br). Os relatos serão analisados pela Diretoria de Segurança de Voo do SNA e serão levados, posteriormente, para as reuniões do Gagef, no qual o SNA possui participação. Vale ressaltar que todas as situações que envolvam a discussão de escalas de voo são tratados da forma mais anônima possível para enriquecer o debate sem comprometer a integridade do aeronauta em questão.

As reuniões do Gagef tratam única e exclusivamente de assuntos relacionados à gestão de fadiga na empresa. Podem ser problemas relacionados à escala de voo, adequação ou melhoria das facilidades de descanso a bordo, questões relacionadas ao pernoite e ao hotel — ou seja, qualquer item que possa impactar no nível de alerta e nas oportunidades de descanso de um aeronauta.

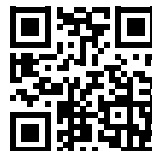
Em caso de dúvidas envie e-mail para [juridico@aeronautas.org.br](mailto:juridico@aeronautas.org.br)



Assista a série de vídeos explicativos sobre o RBAC 117



Íntegra do RBAC 117



Íntegra da lei 13.475/2017

**ASSOCIE-SE  
PELO WHATSAPP!**

Horário de atendimento:  
seg. a sex. das 9h às 17h


Envie uma mensagem para:

**21 98702-6770**

e nossa equipe entrará em  
contato para finalizar o processo



[www.aeronautas.org.br](http://www.aeronautas.org.br)

   [sindicatonacionaldosaeronautas](#)