

Entenda o que muda para os tripulantes com o RBAC 117

PARTE 1

O ano de 2020 será marcado por alterações importantes nas possibilidades de jornadas de trabalho dos aeronautas. No dia 29 de fevereiro, entram em vigor os artigos 31, 32, 33, 35, 36 e 37 da lei 13.475/2017, 30 meses após a sua publicação, conforme previsão contida na própria lei.

Tais artigos da Nova Lei do Aeronauta são referentes a limites de voos e pousos por jornada, limites mensais e anuais de horas de voo e limites de jornada.

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 Anac desenvolveu e aprovou uma nova norma, o RBAC 117, que vai complementar a lei 13.475 somente poderão aplicar as flexibilizações as empresas que venham a possuir um programa de FRMS aprovado pela agência reguladora.

Diante disso, o SNA fará uma série de publicações nas próximas semanas para explicar aos tripulantes tudo o que muda com o RBAC 117 e com a entrada em vigor de todos os artigos da Nova Lei do Aeronauta.

O SNA também desenvolveu também uma série de vídeos explicativos sobre o RBAC 117. Acesse: <https://tinyurl.com/rbac-117>.

Veja também a íntegra do RBAC 117: <https://bit.ly/2JuUw0e>.

Conheça a íntegra da lei 13.475/2017: <https://bit.ly/35VeuHo>.

– Por que a regulamentação está mudando?

De 1984 a 2017, o documento normativo que regulamentava a profissão dos aeronautas era a Lei 7.183, também conhecida como Lei do Aeronauta. Lá estavam contidos os limites máximos de tempo de voo e jornada, limites mínimos de repouso, limites de reserva e sobreaviso, dentre outros aspectos relacionados ao dia a dia dos profissionais que exercem função a bordo de uma aeronave.

Até então, o gerenciamento da fadiga humana era realizado apenas por meio da limitação do número de horas a serviço, além de ferramentas de proteção como o redutor noturno, destinado a minimizar os impactos fisiológicos causados pelo trabalho em turno, uma importante característica da aviação. Tais barreiras, no entanto, não significam que o indivíduo estivesse operando em margens adequadas com relação à fadiga.

Durante esse período, houve avanços significativos na importância dada ao gerenciamento da fadiga nas ocorrências aeronáuticas. É conhecido que a fadiga compromete significativamente o desempenho dos tripulantes, levando a um número maior de erros, a um processo decisório inadequado, baixa consciência situacional, dentre outros.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, com apoio de outras entidades e parlamentares do Congresso, enviou uma solicitação de criação de uma nova Lei, mais moderna, que substituísse a já desatualizada Lei 7.183/84, que estava em vigor havia mais de 30 anos. Após diversas batalhas na Câmara e no Senado, a Lei 13.475, também conhecida como Nova Lei do Aeronauta, foi aprovada em 28 de agosto de 2017.

Essa nova lei, além de dispor aspectos relacionados ao exercício da profissão de tripulante, trouxe novidades com relação ao gerenciamento da fadiga humana, cumprindo assim com requisitos exigidos no Anexo 6 da Oaci (Organização da Aviação

Civil Internacional).

No art. 19 da Nova Lei do Aeronauta, é mencionado que é de responsabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil a criação de regulamentação específica sobre o gerenciamento do risco da fadiga humana, com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil há preceitos estabelecidos no DOC 9966 da Oaci, além de estudos e pesquisas científicas sobre o assunto.

Com o intuito de atender este artigo da lei, foi criado o RBAC 117, intitulado Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana, de forma a complementar a lei com o que existe de mais atual no que se refere ao gerenciamento prescritivo de fadiga humana nas operações aéreas, bem como possibilitar aos operadores desenvolverem novas propostas baseadas em desempenho. Essa foi uma inovação importante para a indústria brasileira, garantindo segurança aos aeronautas de uma forma que todos sejam beneficiados, sempre atendendo aos padrões de segurança operacional.