

Quem vai precisar seguir o RBAC 117? Esse regulamento é aplicável somente às empresas aéreas de grande porte?

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

Os requisitos para uma escola de aviação serão os mesmos que para uma grande empresa aérea? Há algum tipo de diferença nos requisitos do gerenciamento de fadiga humana entre as empresas? Como isso será feito?

Tendo em vista os diversos tipos de operação possíveis na indústria da aviação, o RBAC 117 foi desenvolvido de forma a dar flexibilidade ao operador para escolher o nível de gerenciamento de fadiga mais adequado para as operações.

Existem três opções, chamadas de níveis, conforme apresentado na figura abaixo:

Entenda o que muda para os tripulantes com o RBAC 117 PARTE 2

Como funciona esse sistema baseado em níveis?

O sistema baseado em níveis, conforme mencionado, permite que o operador escolha a alternativa mais adequada para suas operações. Vale ressaltar que é de responsabilidade do operador fazer essa escolha. O nível escolhido e os limites máximos e mínimos devem estar

especificados de forma acessível para consulta nos manuais de fadiga/operações empresa.

Conforme a pirâmide invertida acima, são três os níveis possíveis.

NB Nível Básico

O nível básico é aplicável às empresas que não têm intenção de extrapolar os limites previstos na Nova Lei do Aeronauta. Esse também será, obrigatoriamente, o nível seguido pelos prestadores de Serviços Aéreos Especializados (SAE).

No nível básico, o gerenciamento da fadiga humana é feito de uma forma tradicional, por meio de limites de horas trabalhadas/voadas para limitar a ocorrência de fadiga nas operações. Como não há processos mais complexos de gestão da fadiga, os limites prescritivos são mais rígidos, ou seja, os tripulantes podem voar menos. Em contrapartida, não são necessários processos de gerenciamento de risco. O treinamento de fadiga aos tripulantes neste nível é opcional. Os operadores que optarem pelo NB deverão seguir os requisitos do Apêndice A do RBAC 117.

GRF Gerenciamento de Risco de Fadiga

O nível GRF é uma opção intermediária para os operadores que necessitam de uma maior flexibilidade nas limitações de tempo de operação e de voo. Os limites a serem seguidos são aqueles previstos nas tabelas do Apêndice B ou C, dependendo da escolha da empresa. A maior parte das empresas aéreas de grande porte irá operar nesse nível.

O GRF está disponível apenas para os operadores de linha aérea regular e não regular, além dos operadores de táxi aéreo. Nele, os voos continuam sendo limitados por horas trabalhadas/voadas, mas, por ser mais flexível, o GRF exige algumas contrapartidas para o correto gerenciamento da fadiga. O operador aéreo deve implantar processos de monitoramento contínuo de perigos e gerenciamento de riscos. Adicionalmente, todos os tripulantes deverão receber treinamento sobre fadiga.

A maior parte das empresas aéreas de grande porte irá operar nesse nível. Os operadores que optarem por um GRF deverão seguir os requisitos dos Apêndices B ou C do RBAC 117.

SGRF Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga

Este último nível está disponível para os operadores que necessitem extrapolar, na sua totalidade ou em parte das operações, os limites prescritivos estabelecidos pelos regulamentos. Para obter tal autorização, os operadores interessados deverão executar um

Entenda o que muda para os tripulantes com o RBAC 117 PARTE 2

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 .

No SGRF, o operador baseia-se em princípios científicos e conhecimentos da indústria, bem como na sua própria experiência operacional, para demonstrar à Anac que o nível de segurança operacional é igual ou superior que o estabelecido no NB e no GRF. Isso é feito através da criação de um sistema que monitora constantemente, por meio de dados e indicadores, os riscos de segurança relacionados à fadiga isso permite que o operador possa monitorar a saúde do sistema como um todo e, conseqüentemente, os níveis de fadiga nas tripulações.

Veja a **PARTE 1** da série de publicações do SNA sobre o RBAC 117: <https://bit.ly/38t1meo>.

Veja a série de vídeos explicativos sobre o RBAC 117: <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>.