

RBAC 117

O que pode mudar na vida dos aeronautas



Votação dia 12/03

Horário: 15h

Local: Sede da ANAC em Brasília

Uma análise das propostas da ANAC e das contribuições do SNA, ABRAPAC, ASAGOL e ATL



Índice

Jornadas de Trabalho e limites de horas de voo	3
Tabela de jornada em estado indefinido de aclimação	4
Utilização conceito de jornada interrompida para tripulação simples.....	4
Jornada de tripulantes composta e revezamento	5
Limites de jornadas mensais acima de 176 horas	6
Limites horas de voo anuais	6
Reprogramação de extensão de jornada	6
Repousos	6
Políticas e conceitos	
Conceito de Aclimação e permanecer aclimatado.....	7
Conceito do GAGEF	7
Conceito de SGRF.....	7
Conceito de operação na Madrugada.....	7
Conceito de Oportunidade de Sono	7
Conceito de tripulação composta e revezamento.....	7
Conceito de categoria de repouso 2.....	8
Inclusão de “politica não punitiva” no RBAC.....	8
Inclusão de redutor noturno nas tabelas de jornada.....	8
Contribuições patronais que preocupam	
Cargueiros podendo voar até 4 madrugadas	8
Jornadas diferentes para tripulantes de voo e tripulantes de cabine.....	8

Veja os itens que requerem atenção no doc sobre RBAC117 (consulta publica) publicado pela ANAC em que os representantes da categoria fizeram contribuições em conjunto para modificação do texto:

Jornadas de Trabalho e limites de horas de voo

Tabela de jornada para tripuladas simples (contribuições 85, 86, 87, 94, 95, 96 e 97)

A agência propõe uma tabela de jornadas para tripulações simples em que o tempo da jornada depende do horário de apresentação do tripulante e o número de pousos realizados (conceito muito atual e corresponde ao gerenciamento de fadiga no mundo inteiro). Porém, a tabela proposta traz aumentos consideráveis em alguns horários das jornadas atuais (podendo chegar a 13h em algumas oportunidades).

As entidades representativas dos tripulantes alertam a agência que jornadas superiores que possam causar perdas de postos de trabalho pode causar uma insegurança jurídica pois tende a ultrapassar os limites da lei de criação da ANAC. Além da insegurança, os representantes da categoria propõe uma tabela mais concisa e fundamentada com estudo científico para a realidade brasileira.

Ainda, os representantes da categoria informam a agência que o artigo 19 da lei dos aeronautas traz a necessidade explícita de acordo coletivo para jornadas acima de 12 horas.

Veja abaixo a tabela de voos para tripulação simples, proposta pela ANAC

Hora legal de 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+
00:00-05:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)
06:00-06:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
07:00-07:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
08:00-12:59	13 (10)	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)
13:00-13:59	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
14:00-16:59	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
17:00-17:59	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
18:00-23:59	10 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)

Veja abaixo a tabela, fundamentada cientificamente, proposta pelas entidades representativas:

Jornada máxima diária (hora de voo máxima diária) (h)				
Apresentação (h)	Número de Etapas numa mesma jornada			
	1-2	3-4	5	6
0000-0459	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)
0500-0559	11 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)
0600-0659	11 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)
0700-0759	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)
0800-1059	12 (10)	12 (9:30)	11:15 (9)	10:45 (9)
1100-1359	12 (9:30)	12 (9)	11:15 (9)	10:45 (9)
1400-1459	10 (9)	10 (9)	9:15 (8)	8:45 (7:45)
1500-1559	10 (9)	10 (8)	9:15 (8)	8:45 (7:45)
1600-2359	9 (8)	9 (8)	8:15 (7:15)	7:45 (6:45)

Tabela de jornada em estado indefinido de aclimação (contribuições 88 e 89)

Para os casos onde não se tem definição se o aeronauta esta aclimatado ou não, se deve utilizar uma tabela especifica de jornadas de trabalho. A tabela proposta define de uma forma bem simples jornadas, sem considerar horários de apresentação.

Veja abaixo a tabela proposta pela ANAC

Duração do repouso imediatamente anterior 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 (em horas)				
	1-2	3-4	5	6	7+
Menos de 30 horas	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
30 horas ou mais	13 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)

As entidades representativas defenderam perante a agencia de que as jornadas de tripulação simples (quando não aclimatada) sejam de 9 horas mas, em reuniões defendem que, no mínimo, deve ser considerada uma norma mais consistente de redução das jornadas quando comparada a tabela de tripulação aclimatada.

Utilização conceito de jornada interrompida para tripulação simples (contribuições 98, 99, 101, 102, 103 e 104)

O texto proposto pela agencia traz o conceito de jornada interrompida para voos de tripulação simples (determinando descansos de ate 6h nos aeroportos a jornada pode ser acrescida da metade da interrupção, descansos entre 6 e 10h gozados em hotel também podem ter a mesma prerrogativa. As entidades representativas enfatizam que este conceito vai contra a definição no artigo 39 da lei dos aeronautas em que determina a possibilidade de jornada interrompida para os segmentos de taxi aéreo, serviço aéreo especializado e serviço aéreo privado. O documento trazendo a possibilidade para a aviação comercial contraria o artigo 19 da lei dos aeronautas, o qual da poderes a agencia em criar documento normativo para “alterar as limitações operacionais da lei” e não criar esta possibilidade, criando uma insegurança jurídica tremenda para a situação.

Jornada de tripulantes composta e revezamento (contribuição 106)

A agência propõe uma tabela de jornadas para tripulações simples em que o tempo da jornada depende do horário de apresentação do tripulante e o número de pousos realizados (conceito muito atual e corresponde ao gerenciamento de fadiga no mundo inteiro).

A agência também propõe o conceito de que, conforme o tipo de descanso a bordo da aeronave, a jornada será maior ou menor. O conceito das categorias de repouso também é alvo das entidades representativas (especialmente no que diz respeito a categoria 2 de repouso).

Veja abaixo a tabela proposta pela agência.

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.						
	Classe de acomodação	Classe 1		Classe 2		Classe 3	
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento
00:00-05:59		14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)
06:00-06:59		15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)
07:00-16:59		16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)
17:00-17:59		15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)
18:00-23:59		14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)

As entidades representativas dos aeronautas alertam que a tabela proposta pela agência não traz estudos científicos (determinados pela ICAO como fundamentais para extrapolações de jornadas atuais), e defendem a inclusão de uma tabela com fundamentação científica, vide abaixo:

Hora local de apresentação (h)	Descanso Classe I		Descanso Classe II		Descanso Classe III	
	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento
0000-0459	12 (11)	16 (14)	10:30 (8:30)	11:15 (9:15)	9:30 (7:30)	9:45 (7:45)
0500-0659	13:45 (11:45)	16 (14)	12:45 (10:45)	14 (12)	11:45 (9:45)	12:15 (10:15)
0700-1359	15 (13)	17:30 (15:30)	14 (12)	15:30 (13:30)	12:45 (10:45)	13:15 (11:15)
1400-1559	12:15 (11)	16 (14)	11:30 (9:30)	12:45 (10:45)	10:45 (8:45)	11 (9)
1600-2359	12 (11)	16 (14)	10:30 (8:30)	11:15 (9:15)	9:30 (7:30)	9:45 (7:45)

Alem de um estudo prévio, as entidades representativas dos aeronautas defendem que jornadas de tripulações compostas maiores do que 14 horas podem causar diminuição de postos de trabalho pois voos que normalmente se usam tripulações de revezamento poderão ser realizados com tripulações compostas) e este tema tratado sem a participação da entidade legal representativa dos aeronautas, pode causar uma insegurança jurídica muito grande pois ultrapassa os limites da lei de criação da ANAC.

Limites de jornadas mensais acima de 176 horas (contribuições 127, 128, 129 e 130)

O texto proposto pela agencia traz limites de jornadas de 176 horas em ate 30 dias consecutivos. As entidades representativas dos aeronautas alertam que, em casos de meses de 31 dias, a jornada pode chegar a 188 horas (se a jornada do dia 31 for de 12 horas). O aumento desta jornada pode significar perda de postos de trabalho e consequente insegurança jurídica para o tema, alem disso vai contra o artigo 41 da lei dos aeronautas em que limita a jornada mensal em 176 horas.

Limites horas de voo anuais (contribuições 124 e 125)

O texto proposto pela agencia traz um aumento do limite de horas de voos mensais e anuais (para a aviação comercial) de 90 horas e 900 horas, respectivamente. As entidades representativas dos aeronautas enfatizam que estes valores, somados a tabelas de jornadas majoradas (diária e mensal),

voos de tripulação composta que hoje são realizados de revezamento e redução de repousos, poderão causar perda de postos de trabalho, alem de significar uma enorme perda em qualidade de vida e ate segurança de voo para os aeronautas.

Reprogramação de extensão de jornada (contribuições 114, 115, 116 e 117)

O texto proposto pela agencia traz a possibilidade de mudanças de programações (extensão de ate 4 horas) com relação a jornada inicial. As entidades representativas informam a agencia de que esta reprogramação de extensão, para voos chegando a base contratual do aeronauta vai contra o conceito contido no artigo 45 da lei dos aeronautas onde determina que tal reprogramação tem sua aceitação facultativa pela aeronauta. A manutenção deste tema trata uma insegurança jurídica para a situação.

Repousos

Repouso pós jornada podendo ser reduzido (contribuição 120, 122 e 123)

O texto proposto pela agencia traz a possibilidade de repousos menores do que os períodos atuais, veja abaixo:

Para tripulação simples, caso se cumpra algumas normas, os responsos poderão ser reduzidos para 10 (dez) horas.

Para tripulações de composta e revezamento, o período de repouso pode ser reduzido a 14 horas fora da base contratual e na base contratual o valor de 12 horas mais 2 vezes o que ultrapassar 12 horas de jornada.

As entidades representativas dos tripulantes alertaram a agencia de que diminuição de repousos pode causar redução de postos de trabalho, ultrapassando os limites de criação da lei da ANAC e causando uma insegurança jurídica muito grande. Ademais, para os casos de tripulação simples, a própria lei dos aeronautas em seu artigo 19 determina que repousos menores de 12 horas somente podem ser realizados através de acordos coletivos entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional. Ainda, os representantes dos aeronautas enfatizam que para fins de segurança de voo deveriam ser mantidos os repousos atuais.

Políticas e conceitos

Conceito de Aclimação e permanecer aclimatado (contribuições 4, 5 e 58)

O texto proposto pela agencia determina que o conceito de aclimação, determinando se o tripulante em jornada de tripulação composta ou revezamento ira cumprir a tabela proposta pela agencia ou uma tabela diferenciada.

O texto proposto pela agencia leva em consideração longitude em que o membro da tripulação esta. As entidades representativas entendem que o correto seria a sincronização conforme a hora legal em que o tripulante esta (também foi sugerido levar em consideração os fusos horários entre a base contratual do tripulante e o local onde o tripulante encontra-se).

Conceito do GAGEF (contribuições 19, 20 e 75)

O GAGEF e o grupo de ação de gerenciamento da fadiga, o qual será responsável por fazer uma análise continua da situação da fadiga dos aeronautas na empresa. As entidades representativas cobram da agencia a inclusão de representantes do setor neste grupo (lembrando que a CCT dos aeronautas ja prevê a indicação de ao menos um membro ser realizada pelo SNA).

Na contribuição 75 enfatizamos que o texto da agencia deve conter as atribuições do GAGEF (reportes analisados e reuniões periódicas, entre outras). Enfatizamos que deixar estas atribuições a critério das empresas, devido ao dever de indicar representante do SNA para a participação no grupo, pode trazer a consequência de que o grupo não tenha reuniões ou eficácia.

Conceito de SGRF (contribuições 22, 23, 43, 44, 45, 78 e 79)

O RBAC prevê que possa ser feito um Sistema de Gerenciamento de Fadiga (SGRF) que pode modificar (inclusive aumentar) ainda mais os limites do documento somente com a participação da ANAC e da empresa que requerer tais aumentos (sem passar por acordo com sindicato ou assembleia dos tripulantes). As entidades representativas sugerem a agencia a inclusão de aprovação dos representantes legais da categoria através de acordo ou convenção coletiva de trabalho pois, eventuais aumentos podem significar futuras perdas de postos de trabalho e, juridicamente, a agencia estaria extrapolando suas atribuições, causando uma insegurança jurídica para a situação proposta.

Conceito de operação na Madrugada (contribuições 30 e 31)

O texto proposto pela agencia define madrugada como jornada de 30 minutos ou mais compreendido entre 00:00 e 06:00. As entidades representativas cobram da agencia que seja mantido o conceito do artigo 42 da lei do aeronauta onde se define como madrugada o período transcorrido, total ou parcialmente, entre as 00:00 e 06:00.

Conceito de Oportunidade de Sono (contribuições 32 e 33)

O texto proposto pela agencia traz o conceito de oportunidade de sono de 8 horas, determinando que neste tempo não esta previsto necessidades fisiológicas. As entidades representativas cobram da agencia que incluam o tempo previsto para necessidades fisiológicas (comer, beber, higiene pessoal) para que o tempo mínimo a permanecer em hotel seja de 10 horas (enviado oficio complementando as contribuições).

Conceito de tripulação composta e revezamento (contribuições 48, 49, 51, 52 e 53)

A definição de tripulação composta e revezamento traz a frase “acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando”. Isso poderá permitir que copilotos que estejam de “NEM” sejam utilizados nestes voos, diminuindo a necessidade de comandantes na empresa logo, diminuindo elevações. As entidades representativas cobram da agencia a substituição para “piloto em comando” ou “comandante” a fim de não deixar duvidas sobre o tema.

Conceito de categoria de repouso 2 (ofício das instituições para diretores da ANAC)

O texto proposto pela agência traz conceito de categoria de repouso 2 com dimensões de 50 cm de largura, 137 cm de "pitch" e inclinação mínima de 45 graus separados por cortinas e "razoavelmente" livre de perturbações e barulhos.

As entidades representativas dos aeronautas enfatizam que essa categoria de repouso deveria significar a classe executiva da aeronave conforme descrito no PLS 434/11 (projeto de lei dos aeronautas aprovado no senado federal que deu origem a nova lei dos aeronautas). Além do exposto acima, o termo "razoavelmente" livre de perturbações por ser muito subjetivo mantém a possibilidade de descansos nas últimas fileiras da classe econômica (ao lado do banheiro e do painel central de chamadas de comissários).

Inclusão de "política não punitiva" no RBAC (contribuição 68)

O texto proposto pela agência não traz nenhuma menção a "política não punitiva" para aqueles que reportam fadiga. As entidades representativas cobram da agência a inclusão deste tema a fim de evitar perdas sociais, psicológicas ou financeiras aos tripulantes que acusarem fadiga em seus voos.

Inclusão de redutor noturno nas tabelas de jornada (contribuições 81, 82 e 97)

As tabelas de jornadas propostas pela agência trazem valores absolutos. As entidades representativas dos aeronautas alertam que as tabelas deveriam conter um redutor noturno conforme normas da CLT (art. 26) e a lei do aeronauta (art. 38), informando que a manutenção destas jornadas iria causar uma insegurança jurídica futura.

Contribuições patronais que preocupam

Cargueiros podendo voar até 4 madrugadas

Encontramos nas contribuições patronais um tema que nos chamou a atenção de forma negativa que seria a pretensão de realizar-se voos de até 4 madrugadas consecutivas quando operação for cargueira. Enfatizamos que tal liberação iria contra todo o esforço de segurança de voo que trouxe a mudança da lei e por consequência a elaboração do RBAC 117. Não há motivos para diferenciar os pilotos da aviação comercial (limitados a 2 madrugadas consecutivas) dos pilotos de aviação cargueira, visto que a fadiga (e consequentemente a segurança de voo) afeta o ser humano independente de qual atividade estar realizando, podendo trazer consequências terríveis para toda a sociedade brasileira em caso de acidente. Portanto, as entidades representativas dos aeronautas, em reuniões e ofícios enviados aos diretores da ANAC, posicionaram-se extremamente contrários a qualquer mudança neste sentido.

Jornadas diferentes para tripulantes de voo e tripulantes de cabine

Percebemos que algumas contribuições empresariais trazem a demanda de se fazerem jornadas diferentes para tripulantes de voo (pilotos) e tripulantes de cabine (comissários). As entidades representativas em reuniões com diretores e ofícios enfatizaram a todos os diretores da ANAC sua contrariedade a esta proposta patronal informando que apesar de definições diferentes a categoria dos aeronautas e uma só, inclusive com a mesma regulamentação profissional, e que a adoção desta medida causaria uma enorme insegurança jurídica e social onde, não saberíamos medir quais as consequências que a categoria iria querer adotar para estes casos.

