

PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL Nº 117 (RBAC Nº 117 – REQUISITOS PARA GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA)

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC a propor a edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 117 – RBAC nº 117, intitulado “Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana”.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

Atualmente a fadiga é reconhecida como um perigo que previsivelmente degrada vários tipos de desempenho humano e pode contribuir para acidentes ou incidentes de aviação. A fadiga é inevitável porque o cérebro e o corpo humano funcionam de forma ideal com o sono irrestrito à noite, o que nem sempre é possível em uma indústria que funciona 24/7. Portanto, como a fadiga não pode ser eliminada, ela deve ser gerenciada.

As medidas tradicionais de combate à fadiga humana consistem nos requisitos prescritivos existentes nas legislações nacionais (como por exemplo ocorria na Lei 7.183/84 – Lei do Aeronauta e em parte da atual Lei 13475/2017), os quais estabelecem períodos máximos de trabalho e mínimos de descanso para grupos específicos de profissionais, em particular os tripulantes de voo. Os limites prescritivos são essencialmente linhas identificadas pelo Estado, dentro das quais o Prestador de Serviços deve gerir os seus riscos relacionados com a fadiga como parte dos seus processos de gestão da segurança existentes (normalmente um SGSO). Com uma abordagem prescritiva, a fadiga é um dos possíveis riscos que o SGSO deve considerar, mas a evidência baseada em dados relacionados à fadiga não é especificamente e ativamente coletada a menos que um problema de fadiga tenha sido identificado pelo SGSO.

A abordagem de gerenciamento da fadiga através de um sistema baseado em desempenho (por exemplo, através de um Sistema de Gerenciamento do Risco da Fadiga - SGRF) representa uma oportunidade para os operadores aéreos usarem

avanços no conhecimento científico para melhorar a segurança, usar os recursos de forma mais eficiente e aumentar a flexibilidade operacional. O SGRF está centrado na gestão do risco real de fadiga nas operações a que se aplica (em vez de abordar o risco de fadiga previsto em geral, que é a base dos limites prescritivos). O SGRF tem requisitos adicionais para garantir um nível de segurança que seja pelo menos equivalente ao obtido operando dentro das limitações prescritivas e considerando a fadiga como um dos riscos a serem gerenciados usando processos SGSO genéricos.

O tema Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana foi introduzido pela ICAO em 2011 na revisão 35 do Anexo 6, a qual incluiu o (então novo) parágrafo 4.10 que trata desse assunto, como abaixo parcialmente transcrito:

4.10 Fatigue management

4.10.1 The State of the Operator shall establish regulations for the purpose of managing fatigue. These regulations shall be based upon scientific principles and knowledge, with the aim of ensuring that flight and cabin crew members are performing at an adequate level of alertness. Accordingly, the State of the Operator shall establish:

a) regulations for flight time, flight duty period, duty period and rest period limitations; and

b) where authorizing an operator to use a Fatigue Risk Management System (FRMS) to manage fatigue, FRMS regulations.

No Brasil, o Congresso Nacional (através do PLS 434/2014, posteriormente substituído pelo PL 8.255/2014 e pelo SCD-2/2017) produziu projetos de lei visando atualizar e substituir a Lei 7.183/84 e incluem, dentre outros dispositivos, novas regras referentes ao gerenciamento da fadiga, possibilitando existir um sistema baseado em desempenho. Os referidos projetos resultaram na Lei 13.475/2017, a qual informa o seguinte no seu Art. 19:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

SEÇÃO III - DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DO RISCO DE FADIGA HUMANA

Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.

§ 1o As limitações operacionais referidas no caput deste artigo compreendem quaisquer prescrições temporais relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

§ 2o O Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil.

§ 3o A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.

§ 4o Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

Adicionalmente, o Art. 78 da Lei 13475/2017 estabelece o seguinte:

CAPÍTULO VI – DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 78. Caberá à autoridade de aviação civil brasileira expedir as normas necessárias para a implantação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana de que trata a Seção III do Capítulo I.

Deste modo, o problema a ser enfrentado é como a ANAC regulamentar a necessidade dos operadores gerenciarem a fadiga, como requerido pela ICAO no Parágrafo 4.10 do Anexo 6 e pelos Artigos 19 e 78 da Lei 13475/2017.

3. FUNDAMENTAÇÃO

Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;

Resolução nº 381/2016, art. 34, inciso I;

Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017,;

Doc 9966 – 1st Ed. – 2012 - International Civil Aviation Organization.

Doc 9966 – 2st Ed. – 2016 - International Civil Aviation Organization.

Civil Aviation Order 48.1 Instrument 2013, 28/03/2013 – Civil Aviation Safety Authority – Australian Government.

Federal Aviation Regulation Part 117, 21/07/2014 – Federal Aviation Authority – US Government Publishing Office.

REGULAMENTO (UE) nº 83/2014 DA COMISSÃO – 29/01/2014 – Comissão Europeia.

CS-FTL.1 – Annex to ED 2014/002/R, 31/01/2014 – European Aviation Safety Agency.

4. AUDIÊNCIA PÚBLICA

A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de audiência pública, por meio de apresentação à ANAC, por escrito, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.

Os interessados devem enviar os comentários, identificando o assunto, para o endereço informado no item 5 deste documento, por via postal, ou por via eletrônica (e-mail: gtno.spo@anac.gov.br), usando o formulário disponível no seguinte endereço eletrônico:

<https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final da proposta poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada a relevância dos comentários recebidos.

Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de **30 dias corridos** a contar da publicação do Aviso de Convocação no Diário Oficial da União.

5. CONTATO

Para informações adicionais a respeito desta audiência pública favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Padrões Operacionais – SPO
Gerência Técnica Normas Operacionais – GTNO
SCS - Quadra 09 - Lote C - Ed. Parque Cidade Corporate - Torre A
CEP 70308-200 Brasília/DF – Brasil
e-mail: gtno.spo@anac.gov.br