

São Paulo, 17 de julho de 2019.

À

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ILMOS.

SR. PRESIDENTE JOSÉ RICARDO PATARO BOTELHO DE QUEIROZ

DIRETOR RICARDO SÉRGIO MAIA BEZERRA,

DIRETOR JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

Ref.: Proposta de realização de Workshop para discutir tecnicamente o RBAC 117 e respectivas Instruções Suplementares

Prezados Diretores da ANAC

As Entidades Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil Condutores de Avião – **ABRAPAC**, Associação dos Aeronautas da Gol – **ASAGOL** e Associação dos Tripulantes da LATAM Brasil – **ATL**, pessoas jurídicas de direito privado, com atuação e representatividade nacional em assuntos relacionados à segurança operacional de voo, perfazendo juntas aproximadamente 4.800 tripulantes, neste ato representadas por seus Diretores Presidentes, vêm, respeitosamente, à presença de Vossas Senhorias, solicitar o agendamento de um Workshop de cunho técnico e científico para fins de discussão do RBAC 117 e suas respectivas Instruções Suplementares.

1. No tocante às questões relacionadas ao RBAC 117 e demais normas que o compõem, reiteramos a disponibilidade das Entidades ABRAPAC, ASAGOL e ATL em contribuir com argumentos técnicos e científicos, com o propósito de auxiliar essa Nobre Agência Reguladora na finalização dos documentos normativos imprescindíveis à implementação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.



2. Conforme explanado em outras oportunidades, as Entidades ABRAPAC, ASAGOL e ATL encontram-se envolvidas em estudos que visam a avaliação da performance humana nas operações aéreas através do modelo biomatemático SAFTE-FAST [1] e atualmente realizam, em parceria com o Instituto de Física, Instituto de Biociências e Faculdade de Saúde Pública, todos da USP - Universidade de São Paulo, e o SNA, um estudo inovador, denominado Projeto Fadigômetro [2], que colocará a aviação civil brasileira na vanguarda das discussões científicas no tema relacionado à fadiga humana em voo.

3. Com efeito, de acordo com resultados consolidados do Projeto Fadigômetro, que por sua vez utiliza o modelo biomatemático acima citado, constata-se que nos meses de alta temporada (janeiro e julho de 2018), há a incidência de ao menos um evento com efetividade mínima na fase crítica (pousos de decolagens) abaixo de 77% em cerca de 77% das escalas. Para o mês de maio de 2018 (baixa temporada), essa proporção cai para aproximadamente 54%. Tais resultados indicam que os limites prescritivos atuais (Lei 13.475/17) não são suficientes para mitigar o risco da fadiga, reforçando a importância de um melhor gerenciamento do mesmo na confecção e na execução das escalas de trabalho. Verifica-se também, que tanto o parâmetro de efetividade mínima como área de risco nas fases críticas apresentam variação sazonal significativa, demonstrando que a ferramenta desenvolvida possui as credenciais para realizar análises relativas assim que o RBAC 117 entrar em vigor.

[1] Hursh SR, Redmond DP, Johnson ML, Thorne DR, Belenky G, Balkin TJ, Storm WF, Miller JC and Eddy DR. Fatigue Models for Applied Research in Warfighting. Aviat Space Environ Med 2004; 75 (3 Suppl): A44-53.

[2] Rodrigues TE, Fischer FM, Bastos EM, Baia L, Bocces R, Gonçalves FP, Licati, PR, Menquini A, Spyer P, Stefenon E e Helene AF. Avaliação Sistemática de Indicadores de Fadiga na Aviação Regular Brasileira: Projeto Fadigômetro. Submetido para a Revista Brasileira de Medicina do Trabalho, 2019.

4. Diante de tais conclusões, consideramos de suma importância que alguns parâmetros e critérios do RBC 117 sejam reavaliados e complementados, visando afastar a possibilidade de discussões jurídicas de diversas áreas do direito, mantendo tão somente o cunho técnico e científico da norma, em conformidade com as determinações do PSOE-ANAC e disposições contidas no artigo 19, §2º da nova Lei do Aeronauta, que estabelece que “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”, reportando-se nesse ponto ao previsto no DOC 9966 da ICAO que dispõe acerca da necessidade de embasamento científico na elaboração de regulamentos prescritivos robustos.

5. Para a organização do Workshop que ora se pleiteia, acreditamos que seja oportuno a extensão de convites a Docentes que trabalham diretamente com assuntos relacionados à fadiga e sonolência e para tanto sugerimos as participações dos Professores André Frazão Helene (Instituto de Biociências da USP) e Frida Fischer (Faculdade de Saúde Pública da USP), que muito têm a contribuir com as discussões, sendo certo que eventuais custos relativos ao deslocamento dos referidos docentes serão arcados pelas Entidades subscritoras.

6. Por derradeiro, temos como sugestão que o Workshop seja realizado após o dia 10 de outubro, a fim de possibilitar a participação de todos os tripulantes envolvidos e interessados na questão, mediante a solicitação de folgas para as suas empresas aéreas.



7. Com protesto da mais elevada estima e consideração, agradecemos a atenção por ora dispensada e aguardamos resposta.

Cordialmente,



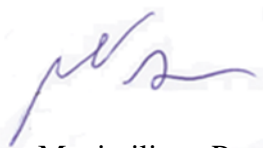
Paulo Licati

Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil Condutores de Avião – ABRAPAC



Mário Sérgio Amato Júnior

Associação dos Aeronautas da Gol – ASAGOL



Maximiliano Peres

Associação dos Tripulantes da Latam Brasil - ATL