



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
COORDENAÇÃO DE MATÉRIA FINALÍSTICA

PARECER n. 00009/2025/CMF/PFEANAC/PGF/AGU

NUP: 00058.026483/2023-10

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ASSUNTOS: ATIVIDADE FIM

EMENTA: ATO NORMATIVO. DIREITO AERONÁUTICO. PROPOSTA DE EMENDA AO REGULAMENTO BRASILEIRO DE AVIAÇÃO CIVIL N. 117. CONSONÂNCIA DA PROPOSTA COM O DISPOSTO NOS ARTIGOS 19 E 78 DA LEI Nº 13.475/2017. COMPETÊNCIA DA ANAC PARA REGULAMENTAR O SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA, SEM PREJUÍZO DO DEVER DE CUMPRIMENTO, PELOS REGULADOS, DOS ASPECTOS TRABALHISTAS DA NORMA. CARÁTER EMINENTEMENTE TÉCNICO DAS DISPOSIÇÕES SOBRE ALTERAÇÕES DE PRESCRIÇÕES TEMPORAIS RELATIVAS AOS TRIPULANTES DE VOO E DE CABINE, NO QUE TANGE A LIMITES DE JORNADA, REPOUSO E OUTROS FATORES QUE POSSAM REDUZIR O ESTADO DE ALERTA DA TRIPULAÇÃO OU COMPROMETER O SEU DESEMPENHO OPERACIONAL. ALINHAMENTO A NORMAS E RECOMENDAÇÕES INTERNACIONAIS DE AVIAÇÃO CIVIL. MOTIVAÇÃO PRESENTE NA INSTRUÇÃO DOS AUTOS. REGULARIDADE JURÍDICO-FORMAL DA MINUTA, OBSERVADAS AS RECOMENDAÇÕES.

1. RELATÓRIO

1. Trata-se de proposta de Resolução proveniente da Superintendência de Padrões Operacionais, que propõe emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117, proveniente dos estudos relacionados ao Tema nº 21 da Agenda Regulatória ANAC para o Biênio 2023/2024, que trata da melhoria da qualidade regulatória do RBAC 117 quanto a regimes de jornada e outras questões afetas aos tripulantes operadores certificados sob o RBAC nº121.

2. No que importa relatar, constam dos autos:

- o Relatório de AIR Nº 6/2023/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (8682405), contendo a análise de impacto regulatório referente à proposta;
- o Despacho 9679338, apresentando a proposta e os documentos preparatórios para a consulta pública (minuta de resolução (9670060), minuta de emenda do RBAC nº 117, resultante da resolução (9670065), quadro comparativo entre o RBAC vigente e a emenda proposta (9670071), quadro comparativo entre RBAC vigente, a emenda proposta (Tema nº 21), a proposta submetida à consulta pública nº 13/2023 (Tema nº 14) e a proposta resultante da combinação das duas propostas (9670606), justificativa da consulta pública (9670058), minuta de aviso da consulta pública (9670063) e minuta de Resolução veiculando as alterações proporcionadas pela Emenda ao RBAC nº 117 (9638671), bem como minuta do RBAC nº 117, com essas alterações (9670065);
- o Voto do Diretor-relator (10082126) e Voto do Diretor-Presidente (10094694), aprovando a submissão da proposta para consulta pública, pelo prazo de 45 dias, determinando, entretanto, sua modificação de acordo com as alterações ali consignadas;
- o **Despacho 10106263, apresentando novo Relatório de AIR nº 7/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (10105866), e os novos documentos preparatórios para a consulta pública, em alinhamento às alterações propostas pela Diretoria: minuta de justificativa da consulta pública (10105936); minuta de resolução (10149978); minuta de emenda do RBAC nº 117, resultante da resolução (10105937); quadro comparativo entre o RBAC vigente e a emenda proposta (10349305);**
- o Publicação no DOU (10148454) do Aviso de Consulta Pública nº 08/2024, pelo prazo de 45 dias (10144867);
- o Despacho GTNO-GNOS (10463400), veiculando, em anexo, atualização das contribuições recebidas referentes à consulta pública (10463483);
- o Nota Técnica nº 98/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (10986055), contendo a análise geral das contribuições recebidas, e veiculando, anexos, o relatório de análise das contribuições (10986057), bem como as minutas de resolução (10986091) e do RBAC nº 117 atualizadas (10986054), além do quadro comparativo atualizado (10986058);
- o Despacho SPO (11171729), encaminhando os autos para exame jurídico.

2. ANÁLISE JURÍDICA

3. Tratando-se de proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117, a competência da ANAC para regulamentação da matéria encontra-se lastreada especialmente nos seguintes incisos do artigo 8º, da Lei nº 11.182, de 2005:

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

[...]

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

[...]

XVII – proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

[...]

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

[...]

XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

4. No âmbito interno da ANAC, por sua vez, tem-se que o inciso V do art. 11 da Lei nº 11.182, de 2005, atribui à Diretoria Colegiada a competência para o exercício do poder normativo da Agência. O projeto é de iniciativa da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), em consonância com os termos do inciso I, do artigo 34, do Regimento Interno da ANAC (Resolução n. 381, de 14 de junho de 2016).

5. A análise técnica da matéria, acompanhada da **motivação** específica quanto aos principais pontos da proposta, encontra-se exposta especialmente no Relatório de AIR nº 7/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (10105866), nos Votos do Diretor-relator (10082126) e do Diretor-Presidente (10094694), aprovando a submissão da proposta para consulta pública, na Nota Técnica nº 98/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (10986055), no Relatório de Análise das Contribuições - RAC (10986057), bem como as minutas de resolução (10986091) e do RBAC nº 117 atualizadas (10986054), além do quadro comparativo atualizado (10986058).

6. Quanto ao Relatório de AIR nº 7/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (10105866), contendo a análise de impacto regulatório referente à proposta, sua estrutura deve obedecer ao que dispõem os artigos 15 a 20, da Instrução Normativa/ANAC n. 154, de 20 de março de 2020, e ao Decreto n. 10.411, de 30 de junho de 2020, que prescrevem o conteúdo mínimo do documento. Há aparente adequação entre o documento e as exigências da legislação, cabendo à área técnica atestar tal fato.

7. Conforme consta do Relatório de AIR (10105866), a proposta de Emenda ao RBAC nº 117 partiu de estudos referentes ao Tema 21 da Agenda Regulatória da ANAC para o biênio 2023-2024, sobre a melhoria da qualidade regulatória do RBAC 117 quanto a regimes de jornada e outras questões afetas aos tripulantes operadores certificados sob o RBAC nº 121. Esclarece a área técnica que o Tema nº 21 partiu dos estudos iniciais do Tema nº 14, bem como de outros *inputs* recebidos, como contribuições de operadores aéreos sob o RBAC nº 121, Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abeaer), Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), relatório de avaliação concorrencial da OCDE, Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aéreos (CNPAA), entre outros. Ademais, informa-se que os trabalhos foram desenvolvidos por um grupo de trabalho, mantendo interação com os entes regulados e as entidades representativas, mediante reuniões realizadas no início do trabalho, visitas aos operadores, escritório de coleta de subsídios e uma oficina participativa, de modo que,

"Ao final, tem-se uma análise de diversos requisitos do RBAC nº 117, desde os limites de jornada e os mínimos de repouso, até o tratamento de situações específicas, como operações na madrugada, início cedo (*early start*) e monofolgas (folgas simples de 24h), com extenso estudo de *benchmarking* de outras autoridades. Ao fim, a ANAC buscou propor uma revisão dos requisitos de forma a equilibrar as preocupações com segurança operacional com a possibilidade de uso eficiente da tripulação e, dentro deste assunto do uso eficiente, em especial, a questão concorrencial." (sublinhado)

8. No Relatório de AIR, consta a introdução ao tema e sua contextualização histórica, análise e definição do problema regulatório, contextualização da situação-problema e definição do problema, descrição dos objetivos, abordagem dos riscos envolvidos, mapeamento da experiência e regulamentações de autoridades estrangeiras de aviação civil, análise de impactos e comparação das opções, com a análise das situações-problema, alternativas e seleção da alternativa considerada mais adequada, destacadamente sobre os seguintes temas:

- o Limite de jornada para tripulação simples;
- o Limite de jornada para tripulação composta ou de revezamento, incluindo descanso a bordo e tipos de acomodação;
- o Limites de tempo de voo por jornada;
- o Tempo de voo acumulado;
- o Repouso;
- o Folga (incluindo monofolga);
- o Operações na madrugada / WOCL e jornadas *early start* e *late finish*
- o Aclimatação;
- o Estrutura do GRF, SGRF e GAGEF (incluindo aprovação do SGRF);
- o Reserva e sobreaviso;
- o Tempos de solo (pré-voo, entre voos e pós-voo);
- o Alterações na execução da escala;

- o Consideração do alternado no limite da jornada;
- o Tripulante extra;
- o Commuting;
- o Jornada interrompida;
- o Descanso controlado a bordo;
- o Prazo para cumprimento do treinamento de GRF;
- o Programações no sentido anti-horário (*counter-clockwise*);
- o Diferenciação de requisitos entre tripulação de voo e de cabine;
- o Necessidade de ACT/CCT

9. Este, portanto, em linhas gerais, o conteúdo de base das alterações propostas e presentes nas minutas objetos de análise nestes autos (10986091 e 10986054).

10. Quanto à **forma** do ato proposto, verifica-se que a opção pela espécie normativa de Resolução se revela adequada à veiculação das normas propostas, encontrando-se alinhada à tipologia prevista no Art. 9º, II, do Decreto n. 12.002/2024, e do Anexo da Instrução Normativa ANAC nº 23, de 23 de julho de 2009, que aponta a finalidade de “*aprovar ou baixar normas regulamentares e regimentais*”, bem como ao art. 18 da Resolução ANAC nº 30, de 21 de maio de 2008, que estabelece que o RBAC e as respectivas Emendas serão aprovados por meio de Resolução.

11. Já em relação ao processo de elaboração da proposta em tela, tem-se que o diálogo com a sociedade restou oportunizado por meio da realização de consulta pública, tal como previsto nos artigos 31 a 35 da Lei nº 9.784/1999, artigos 27 e 28 da Lei nº 11.182, de 2005, art. 9º da Lei n. 13.848/2019 e arts. 30 e ss. da Instrução Normativa/ANAC n. 154/2020. Destaque-se, neste ponto, que o art. 7º da Resolução ANAC nº 30/2008 estabelece que a proposta de RBAC e de Emenda deve ser submetida ao processo de consulta ou audiência pública, nas modalidades previstas em ato específico, no caso, a Instrução Normativa n. 154, de 20 de março de 2020, que estabelece os procedimentos para a realização de audiências e consultas públicas no âmbito da ANAC.

12. Conforme se depreende dos autos, a Diretoria da ANAC decidiu pela submissão da matéria à consulta pública, facultando à sociedade a apresentação de contribuições no sítio eletrônico da ANAC, no período compreendido entre 11 de junho de 2024 a 12 de agosto de 2024, havendo ainda uma audiência pública, presencial e virtual, em 26 de junho de 2024, nos termos do Aviso de Consulta Pública nº 08/2024, devidamente publicado no Diário Oficial da União - DOU (10148454). Verifica-se, portanto, que foram observadas as formalidades previstas na Instrução Normativa/ANAC n. 154, de 20 de março de 2020, em especial a publicação do aviso no DOU, a duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias.

13. Verificou-se, outrossim, que não houve até o momento a disponibilização do Relatório de Análise de Contribuições - RAC (10986057) na página de Consultas Públicas encerradas de 2024 e na página do Participa + Brasil, contendo a análise individualizada de cada uma das contribuições apresentadas e as razões fundamentadas para o acatamento, ou não, das modificações sugeridas, o que ora se **recomenda**, conforme prescrição do art. 37 da IN n. 154/2020.

14. Feitas estas considerações, depreende-se que a instrução processual registra os estudos e a maturação de dados realizados pela área técnica responsável.

15. Não compete, em princípio, a esta PFE/ANAC, notadamente em razão da discricionariedade técnica e da carga de expertise que fundamenta as opções consubstanciadas na minuta, avaliar a razoabilidade, necessidade e correlação entre os requisitos estabelecidos no Regulamento e os riscos e singularidades relacionados às alterações propostas. Com efeito, tem-se que as principais características da proposta, bem como seu impacto e benefícios ao setor regulado, encontram-se detalhados nos relatórios e Nota Técnica acostados aos autos.

16. No entanto, destaca a área técnica, no encaminhamento para análise jurídica, o grande número de contribuições referentes à relação com os aspectos trabalhistas da Lei nº 13.475/2017.

17. Sobre os aspectos da norma que tangenciam a seara trabalhista, é salutar esclarecer que se referem essencialmente à competência conferida à ANAC, pela Lei nº 13.475/2017, de regulamentar o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana (SGRF), expedindo as normas necessárias para sua implantação, com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil, podendo, assim, alterar, com base nos preceitos deste Sistema, as limitações operacionais estabelecidas na mesma Lei.

18. Tais limitações, segundo a lei, compreendem 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.

19. No entanto, limita a lei esse poder regulamentar da ANAC, 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, situação em que as alterações das prescrições temporais legais deverão ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

20. É esclarecedora a transcrição dos artigos 19 e 78 da Lei nº 13.475/2017, que dispõem sobre essa competência da autoridade de aviação civil:

Seção III

Do Sistema de Gerenciamento de 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.

[...]

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.

21. Segundo a Nota Técnica nº 98/2024/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (10986055), as questões levantadas sobre esse ponto, especialmente pelo Ministério Público do Trabalho (10388791) em sua manifestação apresentada à consulta pública, estariam melhor endereçadas pela Gerência Técnica de Normas Operacionais (GTNO) na resposta à contribuição nº 463 do RAC (10986057).

22. Verifica-se que as contribuições em consulta pública sobre os aspectos trabalhistas do RBAC n. 117 foram feitas especialmente pelo Ministério Público do Trabalho - MPT (10388791), de modo que as colocações e críticas desse órgão abarcam as colocações de outros contribuintes, podendo, assim, nortear o entendimento e análise desta problemática.

23. Em linhas gerais, argumenta o MPT a inconstitucionalidade de qualquer interpretação do caput do art. 19 e do art. 78 da Lei 13.475/2017, pela qual se entenda que a ANAC, no exercício de seu poder normativo, e a pretexto de estabelecer um Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana, poderia: **(i) estabelecer limites de jornada superiores aos constitucionalmente estabelecidos (art. 7º, XIII, XIV, CF) e (ii) autorizar o incremento dessa jornada ou a redução de intervalos sem prévia negociação coletiva.**

24. No primeiro caso, em se tratando de matéria atinente ao Direito do Trabalho, haveria inconstitucionalidade por invasão da competência privativa da União para legislar sobre o tema, pois a ANAC estaria legislando autonomamente sobre direito do trabalho, e não propriamente estabelecendo tecnicamente limites de controle de fadiga, de modo que, segundo argumenta, o que se espera da autoridade de aviação civil brasileira (ANAC) ao editar "normas necessárias para a implantação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana" e alterar as "limitações operacionais estabelecidas nesta Lei", faça-o para fins de redução de jornadas, ou ampliação de intervalos e pausas, visando à melhoria das condições de trabalho, sendo que a ampliação de jornadas somente poderia ocorrer por acordo ou convenção coletiva para situações excepcionais e concretas, e não por meio de regulamento da ANAC. Nesse sentido, afirma haver colisão direta entre o RBAC 117 e a Constituição, sustentando a inconstitucionalidade dos apêndices B e C do RBAC 117, notadamente as tabelas B.1, B.2, B.3 e C.1, que autorizam a extensão de jornadas para muito além dos limites estabelecidos nos incisos XIII e XIV da Constituição Federal, além da redução de pausas e intervalos, sem necessidade de negociação coletiva. Sustenta também colisão do art. 19 da Lei 13.475/2017 com a Constituição, por ter facultado à Agência Nacional de Aviação Civil a alteração de limites de jornada de trabalho estabelecidas pela lei em sentido estrito, sem exigência de negociação coletiva, para prorrogações de até 12 (doze) horas de trabalho.

25. Assim, para o *parquet*, o atual RBAC 117 permitiria que a prorrogação da jornada além dos limites constitucionais se convertesse na jornada ordinária, consistindo em flagrante inconstitucionalidade e violação à autonomia privada coletiva, notadamente diante de categórica contrariedade da categoria à qualquer alteração normativa ou pactuação genérica nesse sentido, argumentando, ainda, a ausência de oitiva-escuta qualificada do trabalhador sobre percepção dos riscos, pois a Agência não estaria considerando as contribuições dos tripulantes, que apontam para a fadiga no atual cenário.

26. Segundo o MPT, não existiria, também, análise de risco a subsidiar o ato regulador emitido pela ANAC, pois, conforme reconhecido pela ANAC nos procedimentos que tramitam no MPT, a Agência não teria promovido uma análise prévia dos impactos sobre a saúde dos trabalhadores da instituição da regulamentação sobre gerenciamento de fadiga no Brasil. Teria se baseado em regulamentos expedidos por outros países, também sem pesquisa de adaptação de tais regulamentos ao contexto brasileiro (condições de vida dos aeronautas brasileiros, exercício profissional, malha aérea, infraestrutura aeroportuária, condições de tráfego aéreo, demografia etc.).

27. Quanto ao conceito de "posicionamento" proposto pela ANAC, alega o MPT que permitiria deslocamentos não contabilizados na jornada, levando a jornadas mais longas e extenuantes, podendo implicar em jornadas habituais de 12 a 14 horas.

28. Verifica-se que os questionamentos do Ministério Público do Trabalho cingem-se, no geral, ao argumento da inconstitucionalidade do RBAC 117, em razão da impossibilidade de a ANAC **estabelecer, na regulamentação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana, limites de jornada superiores aos constitucionalmente estabelecidos (art. 7º, XIII, XIV, CF).**

29. Ocorre que o regulamento, ao prever ampliação dos limites de jornada, o faz com base na disposição legal constante do artigo 19 da Lei nº 13.475/2017, que, como visto, é clara ao estabelecer a possibilidade de alteração das 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. Ademais, o § 4º deste artigo deixa claro que somente as alterações procedidas pelo Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana que superarem 12 (doze) horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, deverão ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

30. Desse modo, as disposições do RBAC nesse sentido obedecem ao dispositivo legal, que detém presunção de constitucionalidade, não sendo, portanto, o foro da oitiva pública no processo de elaboração de norma regulatória da ANAC a sede adequada para a discussão da inconstitucionalidade de dispositivo legal, tampouco a Diretoria-colegiada da ANAC a autoridade competente para apreciar arguição de inconstitucionalidade de dispositivo de lei. Entende-se, assim, pela legalidade das disposições da norma em elaboração, quando dispõem sobre a possibilidade de o SGRF autorizar a superação da jornada de trabalho em até no máximo de 12 (doze) horas sem a necessidade de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional, com base no disposto no artigo 19 da Lei nº 13.475/2017, e na sua presunção de constitucionalidade.

31. Ademais, a Gerência Técnica de Normas Operacionais (GTNO), na resposta à contribuição nº 463 do Relatório de Análise de Contribuições - RAC (10986057), deixa claro que, nas disposições do RBAC 117, as alterações dos limites operacionais previstos na Lei nº 13.475/2017 referem-se exclusivamente à sua alçada regulatória, a saber, aos aspectos de segurança operacional da aviação civil, de modo que as disposições em que há interceção com aspectos trabalhistas (quando se trata, por exemplo, do limite de horas de uma jornada ou de repouso) não devam afastar o cumprimento da correlata legislação laboral pelos empregadores, advertência essa que já se encontra atualmente ao longo do RBAC nº 117, inserida por meio da Emenda nº 01, aprovada pela Resolução nº 750, de 26 de junho de 2024, com o seguinte teor:

"Nota: a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, ao mesmo tempo que em que traz matéria relacionada a segurança operacional – afetas às atribuições desta Agência –, também dispõe sobre matéria que não se dirige a esse fim – notadamente, os relacionados aos aspectos trabalhistas da relação que existe entre os aeronautas e seus empregadores. O cumprimento dos requisitos estabelecidos neste regulamento não afasta a necessidade do cumprimento dos demais dispositivos legais."

32. Assim, ressalta a área técnica, por exemplo, sobre a alegação de ilegalidade do incremento de jornada ou a redução de intervalos sem prévia negociação coletiva, que, para a superação de limites para os quais a lei exige ACT/CCT (a exemplo do disposto no art. 19, § 4º, para o estabelecimento de jornada superior às 12 (doze) horas de jornada de trabalho em tripulação simples), deve haver, além de qualquer autorização da ANAC, o cumprimento das determinações do aspecto trabalhista da lei.

33. Desse modo, a Agência estaria, no regulamento, apenas contextualizando o regulamento no panorama de requisitos legais que o regulado deve cumprir, com foco em aspectos de segurança operacional da aviação civil, cabendo ao regulado, portanto, o cumprimento de condições adicionais às da competência da Agência. Assim, a alegação constante na contribuição do MPT, de que a ANAC estaria dispensando a negociação sindical para as prorrogações de jornada, não procede. Conforme esclarece a resposta à contribuição (10986057),

"Como observado na audiência pública, o RBAC nº 117 já possui limites de jornada superiores a 12 horas para tripulações simples (Tabelas B.1 e C.1), que não são implementados pelas empresas na prática em razão das regras trabalhistas, uma vez que a lei exige ACT/CCT e atualmente a CCT não traz essa permissão. Assim, fica claro que, não só a Anac, mas a própria indústria (operadores aéreos e aeronautas) reconhece que os aspectos trabalhistas da Lei do Aeronauta devem ser cumpridos – independentemente de a regra da Anac não os incorporar na regra."

34. Detaque-se que a minuta ora analisada contém, nas partes em que o aumento de jornada exige ACT/CCT, Nota semelhante à acima citada, dispondo da seguinte forma:

"a Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho diferentes aos trazidos na Lei, conforme previsto no parágrafo (b)(2) desta seção, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, devem constar em convenção ou acordo coletivo de trabalho, procedimento que diz respeito, unicamente, à relação que existe entre operador e tripulante e que está fora das atribuições da ANAC." (10986057)

35. Em arremate, concorda a Agência plenamente, em sua manifestação quanto à contribuição do MPT, sobre a questão de realmente não lhe incumbir qualquer competência em regular prescrições trabalhistas, pois,

"(...) se uma determinada situação é considerada como violando aspectos trabalhistas, como aponta a contribuição, deve ser buscado, no âmbito trabalhista a sua solução, já que o RBAC nº 117, editado pela Anac, com base nas competências a ela atribuídas conforme os art. 19 e 78 da Lei nº 13.475 e art. 8º, incisos X, XVII, XXX e XLVI da Lei nº 11.182 (Lei de Criação da Anac), nem poderia tratar do aspecto trabalhista, uma vez que falta à Anac competência sobre o tema. O RBAC nº 117 não pode, assim, ser acusado de violar normas trabalhistas ou de permitir jornadas superiores às determinadas constitucionalmente, se ele próprio reafirma, em notas, que não afasta o cumprimento dos demais dispositivos legais não afetos às atribuições da Anac. O RBAC nº 117 não se coloca como, e não atribui à Anac, a última palavra sobre o que pode ser realizado: se a Anac, por meio do RBAC nº 117, considera que determinada situação é possível sob o aspecto de segurança operacional, mas tal situação violar algum requisito legal no âmbito trabalhista, é proibido ao regulado praticar tal situação – e isso independe de qualquer postura da Anac, justamente por ela não ser competente sobre o assunto." (10986057)

36. A área técnica também opõe-se ao argumento de que o art. 19 da Lei nº 13.475/2017 somente poderia ser utilizado para “restringir a duração do tempo máximo de trabalho, e não a sua ampliação”, tendo em vista o fato, como acima já afirmado, de a própria legislação permitir, v.g., no § 4º, do artigo 19, e no § 3º, do artigo 42, a ampliação de limites de jornada, ou redução de períodos de repouso, informando que no histórico de criação da Lei do Aeronauta, a ideia era flexibilizar o número máximo de horas da jornada do aeronauta estabelecido no Brasil, de 11 horas,

"enquanto países da Europa, Estados Unidos e Austrália praticam uma jornada “flexível” com o auxílio do sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga, que através de uma soma de fatores científicos, oferece maior segurança para que o piloto mais descansado possa ter uma jornada de trabalho maior".

(..)

Na prática, esta Lei estabelecerá os índices de segurança para limites de jornada de trabalho, número de voos e pousos, de sobreaviso, reserva e tantos outros a serem cumpridos pelas empresas que não possuem o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga. **Para as que possuem o sistema regulamentado pela ANAC estes índices serão flexibilizados.** A aviação em todo o mundo, nos dias de hoje, é assim. O conceito desta Lei é oferecer limites para quem não implementar sistemas de gerenciamento de fadiga.

Com a implementação do SGRF temos a segurança necessária para garantir a implementação de regras que aumentem a produtividade do aeronauta." (10986057)

37. Quanto à afirmação de que não existiria, na proposta de regulamentação sobre gerenciamento de fadiga, análise prévia dos impactos sobre a saúde dos trabalhadores no Brasil, tendo-se baseado em regulamentos expedidos por outros países sem pesquisa de adaptação de tais regulamentos ao contexto brasileiro, respondeu a área técnica que as regulações de referência basearam-se em estudos científicos conduzidos por renomados cientistas, ressaltando, entretanto, que a proposta submetida à consulta pública não adota integralmente a regulamentação de outros países, mas que ponderou os critérios que poderiam ser incorporados no contexto brasileiro, destacando que a regulamentação brasileira continuaria tão ou mais restritiva que as de países de referência, com aviação comercial bem estabelecida e sem índices de acidentes discrepantes:

"Com relação ao cumprimento do art. 19, § 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.”), da Lei nº 13.475, entendemos que o RBAC nº 117 atende o dispositivo legal. Desde a criação do RBAC nº 117, este questionamento foi apontado por outras vezes, e a Anac já respondeu com o posicionamento de que:

1) é uma boa prática nas atividades de regulamentação se estudar a experiência internacional, como previsto no Decreto nº 10.411 (art. 6, inciso IX “mapeamento da experiência internacional quanto às medidas adotadas para a resolução do problema regulatório identificado;”) nas “Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de análise de impacto regulatório – AIR” (2018), publicado pela casa Civil, e no “Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório”, publicado pela Anac; no caso concreto, o próprio “Relatórios de Avaliação Concorrencial da OCDE: Brasil” recomendou a revisão do RBAC nº 117, “levando em consideração os regulamentos estabelecidos em outras jurisdições, mas também os princípios e conhecimentos científicos relevantes, experiência anterior, questões culturais e a natureza das operações, de acordo com as recomendações da OACI”;

2) as regulações de referência basearam-se em relatórios de cientistas, como o produzido pela EASA, MoebusAviation, Final Report “Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitations” Moebus Study, EASA, Cologne, 30 September 2008; e pela CASA, “A review of the case for change: Scientific support for CAO 48.1 Instrument 2013”. Cientistas renomados foram consultados, como M. Rosekind, da NASA, e Torbjorn Akerstedt, do Instituto Karolinska, referência mundial em estudos de sono.

Acrescenta-se que o próprio Doc 9966 menciona a prática de Estados consultarem as regulamentações de outros Estados, para orientação e para avaliar a adequabilidade em seu próprio contexto. A proposta submetida à consulta pública não adota integralmente a regulamentação de outros países, **mas justamente, após avaliação, traz pontualmente alguns critérios que poderiam ser incorporados no contexto brasileiro. Mesmo com a adoção pontual de alguns critérios, destaca-se que a regulamentação brasileira continuaria, de forma geral, sendo tão ou mais restritiva que as de países de referência, com aviação comercial bem estabelecida e sem índices de acidentes discrepantes.** (10986057, destacado)

38. Quanto à alegação do MPT de que o conceito de "posicionamento" proposto no RBAC 117 permitiria deslocamentos não contabilizados na jornada, podendo implicar em jornadas habituais de 12 a 14 horas, esclarece a área técnica que:

"o alcance do texto proposto, ao incluir 'exceto se de outra forma estabelecido', no início da frase 'o tripulante extra a serviço será considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites de jornada de trabalho e repouso'. Não se tem uma abertura ampla, para qualquer interpretação diferente para tripulante extra, uma vez que a exceção somente ocorrerá se estiver estabelecido de outra forma na norma. Texto similar já foi aprovado na Emenda nº 01 do RBAC nº 117, para operações sob o Apêndice E, que possui em E117.21, conforme critérios estabelecidos em 117.3(t)-I, um tratamento diferenciado do tripulante extra com relação aos demais tripulantes a serviço, que atuam como parte da tripulação requerida. Nesta proposta de emenda, foram propostos outros critérios para o tratamento diferenciado, conforme as propostas das seções B117.20 e C117.20. E, nessas seções, se deixa claro que o deslocamento é contabilizado na jornada." (10986057)

39. Considerando a contribuição, entendeu a área técnica que o texto poderia ser melhorado, para afastar qualquer

entendimento de que o tripulante extra deixaria de ser considerado como um tripulante a serviço, mas que pode ter critérios diferenciados para aplicação dos limites de jornada e repouso, em razão da sua natureza como tripulante extra (vide nova redação do item 117.3(ff), minuta 10916091). "Esses critérios, na proposta, somente diferenciam com relação à jornada, uma vez que o repouso deve considerar a extensão completa da jornada (vide B/C117.20(a)(7) e (b)(4); e 117.3(t)-I)."

40. Nos termos acima expostos, verifica-se a consonância da proposta com o disposto nos artigos 19 e 78 da Lei nº 13.475/2017, no que concerne às competências da ANAC para regulamentar o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana, sem prejuízo do dever de cumprimento, pelos regulados dos aspectos trabalhistas da norma, o que é sempre ressaltado nas notas ao longo de seu texto.

41. No referente ao conteúdo da minuta de Resolução (10916091), não se verificam óbices jurídicos à sua aprovação, lembrando que todas as soluções estão justificadas pela área técnica por meio de todos os relatórios (especialmente AIR n. 7), quadros comparativos e Nota Técnica presentes nos autos, cabendo ao órgão jurídico apenas constatar a motivação, sem adentrar, por se tratar de matéria eminentemente técnica e de caráter específico, os critérios em que se baseou.

42. No entanto, **recomenda-se** seja reavaliada a necessidade e utilidade do disposto no § 2º do artigo 1º, em razão de ser notório constar do site da ANAC as normas que constituem seus regulamentos e respectivas emendas, bem como a eventualidade de obsolescência da informação, haja vista a possibilidade de alteração dos endereços eletrônicos ali apontados.

43. De outro lado, a minuta se adéqua, a princípio, aos aspectos estruturais demandados pela legislação, em especial, por tratarem de alteração de atos normativos preexistentes, às regras prescritas no Decreto n. 12.002/2024, especialmente artigo 14.

44. Registre-se, por fim, a necessidade de observância das normas e critérios estabelecidos na Instrução Normativa da ANAC nº 15, de 20 de novembro de 2008, para a elaboração e alteração dos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, em especial:

Art. 10. A seção de um RBAC afetada por uma alteração deverá conter, ao seu final, entre colchetes, o número e a data da resolução que aprovou a emenda e o número e a data do Diário Oficial da União que a publicou.

3. CONCLUSÃO

45. Ante todo o exposto, abstraídos os aspectos técnicos e de conveniência e oportunidade, não se vislumbram óbices jurídicos ao prosseguimento do feito, ressalvadas as recomendações contidas na presente manifestação. A instrução processual aponta no sentido de que foram atendidos os requisitos formais inerentes ao ato normativo e a pretensão de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil n. 117 encontra-se aderente à respectiva legislação.

46. No mais, alerte-se que o presente parecer jurídico é de cunho eminentemente opinativo e, portanto, não vincula a Administração, que pode adotar, em ato motivado, solução diversa da preconizada, assumindo os riscos daí decorrentes

À consideração superior.

Brasília, 17 de março de 2025.

PAULO RIOS MATOS ROCHA
PROCURADOR FEDERAL

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00058026483202310 e da chave de acesso e6eb3401



Documento assinado eletronicamente por PAULO RIOS MATOS ROCHA, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1872700714 e chave de acesso e6eb3401 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
COORDENAÇÃO DE MATÉRIA FINALÍSTICA

DESPACHO n. 00030/2025/CMF/PFEANAC/PGF/AGU

NUP: 00058.026483/2023-10

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ASSUNTOS: ATIVIDADE FIM

1. Ciente e de acordo com o Parecer nº 00009/2025/CMF/PFEANAC/PGF/AGU que apreciou, sob o viés jurídico, proposta de ato normativo com o objetivo de promover emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117.
2. Nos termos da justificativa apresentada, o objetivo das alterações em comento é implementar melhorias na qualidade regulatória do RBAC 117 quanto a regimes de jornada e outras questões afetas aos tripulantes dos operadores certificados sob o RBAC nº121.
3. Ao final, ressalvadas as questões de cunho técnico que escapam à expertise deste órgão de assessoramento jurídico, o opinativo entendeu pela possibilidade de prosseguimento, com recomendações.
4. À consideração superior, com sugestão de posterior encaminhamento à SPO.

Brasília, 27 de março de 2025.

AMANDA LOIOLA CALUWAERTS
COORDENADORA DE MATÉRIA FINALÍSTICA

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00058026483202310 e da chave de acesso e6eb3401



Documento assinado eletronicamente por AMANDA LOIOLA CALUWAERTS, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1907366527 e chave de acesso e6eb3401 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): AMANDA LOIOLA CALUWAERTS, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 28-03-2025 16:49. Número de Série: 24688056426646610828629120681. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO Final SSL.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE

DESPACHO n. 00013/2025/GAB/PFEANAC/PGF/AGU

NUP: 00058.026483/2023-10

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ASSUNTOS: ATIVIDADE FIM

De acordo com os termos do **PARECER n. 00009/2025/CMF/PFEANAC/PGF/AGU** e do **DESPACHO n. 00030/2025/CMF/PFEANAC/PGF/AGU**, que, sob o ponto de vista estritamente técnico-jurídico se posicionou pela regularidade da proposta de ato normativo apresentado para promover emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 117.

No que atine à competência da ANAC para publicar/emendar a norma regulatória, é oportuno relembrar o posicionamento histórico desta Procuradoria^[1] sobre a competência da Agência para regular as prescrições temporais relativas à tripulação no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, desde que baseados em preceitos de gerenciamento de fadiga, conforme dicção expressa do art. 19, da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

Diante disso, ressaltamos os conteúdos técnicos justificados pela área demandante, aprovo a Manifestação Jurídica elaborada no âmbito da Coordenação de Matéria Finalística da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil, nos termos do despacho da Coordenadora de Matéria Finalística da PF/ANAC.

À consideração superior.

Brasília, 31 de março de 2025.

JONAS RODRIGUES DA SILVA JUNIOR
PROCURADOR FEDERAL

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00058026483202310 e da chave de acesso e6eb3401

Notas

1. [^] *Vide manifestações jurídicas acostadas aos autos dos processos nº 00065.123930/2015-71 e 00058.015863/2021-59*



Documento assinado eletronicamente por JONAS RODRIGUES DA SILVA JUNIOR, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1918479233 e chave de acesso e6eb3401 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): JONAS RODRIGUES DA SILVA JUNIOR, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 31-03-2025 14:25. Número de Série: 24688056426646610828629120681. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO Final SSL.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE

DESPACHO DE APROVAÇÃO Nº. 00157/2025/GAB/PFEANAC/PGF/AGU

NUP: 00058.026483/2023-10

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ASSUNTOS: ATIVIDADE FIM

1. **Aprovo** a(s) conclusão(ões) do(a) Parecer CMF/PFE-ANAC/PGF/AGU n. 009, de 17 de março de 2025, de lavra do(a) Procurador(a) Federal Dr(a). Paulo Rios Matos Rocha, que recebeu o de acordo através do Despacho CMF/PFE-ANAC/PGF/AGU n. 030, de 27 de março de 2025, confeccionado pelo(a) Procurador(a) Federal Dr(a). Amanda Loiola Caluwaerst, bem como através do Despacho GAB/PFE-ANAC/PGF/AGU n. 013, de 31 de março de 2025, feito pelo Procurador(a) Federal Dr(a). Jonas Rodrigues da Silva Junior.
2. Em acréscimo, saliento que a regulamentação pretendida pela ANAC em tema tão complexo e central para o setor de aviação nacional é feita sob critérios eminentemente técnicos e com o desiderato de promover a segurança da aviação nacional, através da conformação facultativa de Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana - SGRF, tarefa que, no caso concreto e de acordo com o que se lê dos autos, é realizada com base na Lei n. 13.475, de 28 de agosto de 2017, com amparo em normas internacionais derivadas da Convenção sobre Aviação Civil Internacional - mais conhecida como Convenção de Chicago -, internalizada no Brasil através do Decreto n. 21.713, de 27 de agosto de 1946, bem como com arrimo em estudos internacionais que levaram em consideração as nuances nacionais.
3. Em outros termos, com o intuito de garantir níveis adequados de segurança sem prejudicar o desenvolvimento da indústria aeronáutica, está se propondo uma mudança de conceito em relação ao que ordinariamente ocorria (regulação prescritiva), ocasião na qual se pretende uma regulação por desempenho, responsiva, movimento internacional incentivado, inclusive, pela Organização da Aviação Civil Internacional - OACI.
4. De fato, os limites prescritivos existem e não devem ser olhados de forma isolada porque não dão conta de comportar as multiplicidades de situações existentes no mundo dos fatos. Por isso mesmo, devem ser encarados dentro de um contexto de gerenciamento de risco da fadiga (série de processos de controle de mitigações que os regulados precisam construir, levando em consideração a malha aérea, o tipo de aeronave, a localidade em que se dá a operação etc., e demonstrar à ANAC que servem ao que pretendem), de modo que se caracteriza como uma barreira complementar e adicional aos ditames legais expressos.
5. Ademais, como também se percebe dos autos, há o completo entendimento por parte da Autarquia de que a regulamentação que ora se propõe não afasta a necessidade de observância das regras trabalhistas inerentes aos aeronautas, característica reforçada pelo fato de que o duplo respeito às normas em vigor (nacionais e internacionais (recomendações)) não prescinde do acompanhamento pelo sindicato da categoria profissional (aeronautas) no que tange à implantação e à atualização - e, por que não dizer, da certificação pela ANAC - do SRGF.
6. Lado outro, também destaco que a regulamentação aqui comentada passou por rigoroso processo de controle social (grupo de trabalho, reuniões dedicadas, visitas às companhias aéreas, *workshops*, tomadas de subsídios e consulta pública), através do qual a ANAC absorveu algumas ponderações e procedeu com a melhoria da norma que se pretende publicar.
7. Por fim, reforço o argumento levantado na Manifestação aqui apreciada no sentido de que as regras dos artigos 19 e 78 da Lei n. 13.475/2017 possuem presunção de legalidade - já que aprovadas pelo Congresso Nacional e sancionadas pela Presidência da República - e que a ANAC não é Entidade com competência para proceder ao controle de constitucionalidade, difuso ou concentrado, das leis em vigor.
8. À SPO/ANAC, em devolução, para adoção das providências que entender cabíveis.

Brasília/DF, 17 de agosto de 2025.

Diogo Moraes
Procurador Federal
Procurador-Geral

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00058026483202310 e da chave de acesso e6eb3401



Documento assinado eletronicamente por DIOGO MORAES, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 2819804132 e chave de acesso e6eb3401 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): DIOGO MORAES, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 17-08-2025 19:31. Número de Série: 24688056426646610828629120681. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO Final SSL.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
GABINETE

DESPACHO DE APROVAÇÃO Nº. 00158/2025/GAB/PFEANAC/PGF/AGU

NUP: 00058.026483/2023-10

INTERESSADOS: AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC

ASSUNTOS: ATIVIDADE FIM

1. Em acréscimo ao Despacho de Aprovação GAB/PFE-ANAC/PGF/AGU n. 157, de 17 de agosto de 2025 (SEI 11946627), especificamente com relação à Minuta de Resolução (SEI 10986091), sugiro o seguinte:

(i) na Ementa, adotar a seguinte redação:

“Aprova a Emenda nº xx ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 117, que trata dos requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana.”;

(ii) no Preâmbulo, adotar a seguinte redação:

“A DIRETORIA COLEGIADA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 8º, incisos X, XVII, XXX e XLVI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos artigos 19 e 78 da Lei nº 13.475, de 20 de agosto de 2017, considerando o que consta do art. 7º, inciso I, do Decreto nº 10.139, de 28 de dezembro de 2019, e do Processo Administrativo nº 00058.026483/2023-10, deliberado e aprovado na XXª Reunião Deliberativa, realizada nos dias XX a XX de xxxxxx de 2025, ”;

(iii) em todo o corpo do texto e para fins de respeito ao que determina o art. 11, inciso II, alínea “I”, item 5 e subitem 6.1, do Decreto n. 12.002/2024, verificar se o uso do vocábulo “caput” está feito de forma correta;

(iv) em todas as passagens do texto em que se fizer menção ao Regulamento que se está alterando, isto é, ao RBAC n. 117, grafar o vocábulo com a letra inicial maiúscula (*Regulamento*, não *regulamento*);

(v) em todas as passagens do texto, grafar a palavra *Seção* com a letra inicial maiúscula;

(vi) no art. 2º, adotar a seguinte redação:

*“Art. 2º Os requisitos da Emenda nº 2 ao RBAC nº 117 tornar-se-ão exigíveis a partir de [**180 dias após data de vigência**].*

*§ 1º Até [**180 dias após data de vigência**], as operações podem continuar a ser regidas de acordo com a Emenda nº 1 ao RBAC nº 117.*

*§ 2º Manuais ou procedimentos aceitos ou aprovados pela ANAC com base em requisitos da Emenda nº 2 ao RBAC nº 117 antes de [**180 dias após data de vigência**], tornar-se-ão exigíveis a partir da data de aceitação ou aprovação.”. e*

(vii) no art. 3º, adotar a seguinte redação:

“Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.”, tal qual art. 18, inciso IV, do Decreto n. 12.002/2024.

2. À SPO/ANAC, em devolução, para adoção das providências que entender cabíveis.

Brasília/DF, 18 de agosto de 2025.

Diogo Moraes
Procurador Federal
Procurador-Geral



Documento assinado eletronicamente por DIOGO MORAES, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 2820163485 e chave de acesso e6eb3401 no endereço eletrônico <https://supersapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): DIOGO MORAES, com certificado A1 institucional (*.AGU.GOV.BR). Data e Hora: 18-08-2025 11:06. Número de Série: 24688056426646610828629120681. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO Final SSL.
