

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
SUBPARTE A GERAL	SUBPARTE A GERAL	SUBPARTE A GERAL	SUBPARTE A GERAL	
117.1 Aplicabilidade	117.1 Aplicabilidade	117.1 Aplicabilidade	117.1 Aplicabilidade	
(a) Este Regulamento estabelece limitações operacionais relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos. As limitações operacionais estão descritas no parágrafo 117.3 (o) deste Regulamento.	(a) Este Regulamento estabelece limitações operacionais relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos. As limitações operacionais estão descritas no parágrafo 117.3 (o) deste Regulamento.	(a) Este Regulamento estabelece limitações operacionais relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos. As limitações operacionais estão descritas no parágrafo 117.3(o) deste Regulamento.	(a) Este Regulamento estabelece limitações operacionais relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos. As limitações operacionais estão descritas no parágrafo 117.3(o) deste Regulamento.	
(b) Para os propósitos deste Regulamento são considerados operadores aéreos, ou simplesmente operadores:	(b) Para os propósitos deste Regulamento são considerados operadores aéreos, ou simplesmente operadores:	(b) Para os propósitos deste Regulamento são considerados operadores aéreos, ou simplesmente operadores:	(b) Para os propósitos deste Regulamento são considerados operadores aéreos, ou simplesmente operadores:	
(1) os operadores certificados pelo RBAC nº 121;	(1) os operadores certificados pelo RBAC nº 121;	(1) operadores certificados pelo RBAC nº 121 e operadores regulares certificados pelo RBAC nº 135;	(1) operadores certificados pelo RBAC nº 121 e operadores regulares certificados pelo RBAC nº 135;	
(2) os operadores certificados pelo RBAC nº 135;	(2) os operadores certificados pelo RBAC nº 135;	(2) operadores de táxi aéreo certificados pelo RBAC nº 135;	(2) operadores de táxi aéreo certificados pelo RBAC nº 135;	
(3) [reservado];	(3) [reservado];	(3) todos os operadores de serviços aéreos especializados, exceto aqueles referenciados nos parágrafos (b)(4) e (b)(5) desta seção;	(3) todos os operadores de serviços aéreos especializados, exceto aqueles referenciados nos parágrafos (b)(4) e (b)(5) desta seção;	
(4) os operadores de serviços aéreos especializados, conforme art. 201 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica); e	(4) os operadores de serviços aéreos especializados, conforme art. 201 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica); e	(4) operadores de serviços aéreos especializados que conduzem operações aeroagrícolas prestada nos termos do RBAC nº 137 e operações de combate a incêndio;	(4) operadores de serviços aéreos especializados que conduzem operações aeroagrícolas prestada nos termos do RBAC nº 137 e operações de combate a incêndio;	
		(5) operadores de serviços aéreos especializados certificados segundo os RBAC nº 141 e RBAC nº 142, que conduzem operações de ensino e adestramento de pessoal de voo; e	(5) operadores de serviços aéreos especializados certificados segundo os RBAC nº 141 e RBAC nº 142, que conduzem operações de ensino e adestramento de pessoal de voo; e	
(5) os operadores privados operando segundo o RBHA 91, ou regulamento que venha a substituí-lo, quando realizando operações sem fins lucrativos com pilotos contratados segundo o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT), a serviço do operador da aeronave.	(5) os operadores privados operando segundo o RBHA 91, ou regulamento que venha a substituí-lo, quando realizando operações sem fins lucrativos com pilotos contratados segundo o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (CLT), a serviço do operador da aeronave.	(6) os operadores de aviação geral operando exclusivamente segundo as regras do RBAC nº 91 quando realizando operações sem fins lucrativos com pilotos contratados, a serviço do operador da aeronave.	(6) os operadores de aviação geral operando exclusivamente segundo as regras do RBAC nº 91 quando realizando operações sem fins lucrativos com pilotos contratados, a serviço do operador da aeronave.	
		(c) Os tripulantes sujeitos a este Regulamento exercem suas funções profissionais nos operadores aéreos constantes do parágrafo 117.1(b) deste Regulamento.	(c) Os tripulantes sujeitos a este Regulamento exercem suas funções profissionais nos operadores aéreos constantes do parágrafo 117.1(b) deste Regulamento.	
		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.	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.	
117.3 Definições	117.3 Definições	117.3 Definições	117.3 Definições	
As seguintes definições aplicam-se a este Regulamento:	As seguintes definições aplicam-se a este Regulamento:	As seguintes definições aplicam-se a este Regulamento:	As seguintes definições aplicam-se a este Regulamento:	
(a) aclimatação, também conhecida como ajuste biológico, significa um estado no qual o ritmo circadiano de um membro da tripulação está sincronizado com o fuso horário da região onde o membro da tripulação está, conforme os requisitos estabelecidos na seção 117.5 deste Regulamento;	(a) aclimatação, também conhecida como ajuste biológico , significa um estado no qual o ritmo circadiano de um membro da tripulação está sincronizado com o fuso horário da região onde o membro da tripulação está, conforme os requisitos estabelecidos na seção 117.5 deste Regulamento. Esta definição somente se aplica ao Apêndice B;	(a) aclimatação, também conhecida como ajuste biológico , significa um estado no qual o ritmo circadiano de um membro da tripulação está sincronizado com o fuso horário da região onde o membro da tripulação está, conforme os requisitos estabelecidos na seção 117.5 deste Regulamento. Esta definição somente se aplica ao Apêndice B;	(a) aclimatação, também conhecida como ajuste biológico , significa um estado no qual o ritmo circadiano de um membro da tripulação está sincronizado com o fuso horário da região onde o membro da tripulação está, conforme os requisitos estabelecidos na seção 117.5 deste Regulamento. Esta definição somente se aplica ao Apêndice B;	
(b) acomodação:	(b) acomodação :	(b) acomodação:	(b) acomodação:	
(1) quando se referindo a acomodação a bordo de aeronave, significa uma cama ou assento instalado na aeronave a fim de proporcionar oportunidade para a tripulação descansar ou dormir, podendo assumir as classes abaixo:	(1) quando se referindo a acomodação a bordo de aeronave, significa uma cama ou assento instalado na aeronave a fim de proporcionar oportunidade para a tripulação descansar ou dormir, podendo assumir as classes abaixo:	(1) quando se referindo a acomodação a bordo de aeronave, significa uma cama ou assento instalado na aeronave a fim de proporcionar oportunidade para a tripulação descansar ou dormir, podendo assumir as classes abaixo:	(1) quando se referindo a acomodação a bordo de aeronave, significa uma cama ou assento instalado na aeronave a fim de proporcionar oportunidade para a tripulação descansar ou dormir, podendo assumir as classes abaixo:	
(i) acomodação Classe 1 significa uma cama ou outra superfície que permita dormir na posição horizontal, cuja localização seja separada tanto da cabine de comando quanto da cabine de passageiros, tenha temperatura controlada, possibilite que o tripulante controle a iluminação e seja isolada quanto a som e perturbação;	(i) acomodação Classe 1 significa uma cama ou outra superfície que permita dormir na posição horizontal, cuja localização seja separada tanto da cabine de comando quanto da cabine de passageiros, tenha temperatura controlada, possibilite que o tripulante controle a iluminação e seja isolada quanto a som e perturbação;	(i) acomodação Classe 1 significa uma cama ou outra superfície que permita dormir na posição horizontal, cuja localização seja separada tanto da cabine de comando quanto da cabine de passageiros, tenha temperatura controlada, possibilite que o tripulante controle a iluminação e seja isolada quanto a som e perturbação;	(i) acomodação Classe 1 significa uma cama ou outra superfície que permita dormir na posição horizontal, cuja localização seja separada tanto da cabine de comando quanto da cabine de passageiros, tenha temperatura controlada, possibilite que o tripulante controle a iluminação e seja isolada quanto a som e perturbação;	
(ii) acomodação Classe 2 significa um assento na cabine de passageiros que permita uma posição para dormir horizontal ou quase horizontal (isto é, recline 45° ou mais em relação à vertical), possua uma largura mínima de 50 cm (20 pol.) e possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada. Adicionalmente, ele deve ser separado dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento e razoavelmente livre de perturbação dos passageiros ou membros da tripulação; e	(ii) acomodação Classe 2 significa um assento na cabine de passageiros que permita uma posição para dormir horizontal ou quase horizontal (isto é, recline 45° ou mais em relação à vertical), possua uma largura mínima de 50 cm (20 pol.) e possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada. Adicionalmente, ele deve ser separado dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento e razoavelmente livre de perturbação dos passageiros ou membros da tripulação; e	(ii) acomodação Classe 2 significa um assento na cabine de passageiros que permita uma posição para dormir horizontal ou quase horizontal (isto é, recline 45° ou mais em relação à vertical), tenha, no mínimo, uma distância entre assentos de 137,5 cm ou uma separação que produza efeito equivalente, possua uma largura mínima de 50 cm e possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada. Adicionalmente, ele deve ser separado dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento e razoavelmente livre de perturbação dos passageiros ou membros da tripulação; e	(ii) acomodação Classe 2 significa um assento na cabine de passageiros que permita uma posição para dormir horizontal ou quase horizontal (isto é, recline 45° ou mais em relação à vertical), tenha, no mínimo, uma distância entre assentos de 137,5 cm ou uma separação que produza efeito equivalente, possua uma largura mínima de 50 cm e possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada. Adicionalmente, ele deve ser separado dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento e razoavelmente livre de perturbação dos passageiros ou membros da tripulação; e	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
(iii) acomodação Classe 3 significa um assento na cabine de comando ou na cabine de passageiros que recline 40° ou mais em relação à vertical, possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada, seja separada dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento, e não seja adjacente a nenhum assento de passageiros;	(iii) acomodação Classe 3 significa um assento na cabine de comando ou na cabine de passageiros que recline 40° ou mais em relação à vertical, possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada, seja separada dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento, e não seja adjacente a nenhum assento de passageiros;	(iii) acomodação Classe 3 significa um assento na cabine de comando ou na cabine de passageiros que recline 40° ou mais em relação à vertical, possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada, seja separada dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento, e não seja adjacente a nenhum assento de passageiros;	(iii) acomodação Classe 3 significa um assento na cabine de comando ou na cabine de passageiros que recline 40° ou mais em relação à vertical, possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada, seja separada dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento, e não seja adjacente a nenhum assento de passageiros;	
(2) quando se referindo a acomodação para reserva , como definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa poltronas que reclinem 45° ou mais em relação à vertical e possuam apoio para as pernas e pés na posição reclinada, em sala específica com controle de temperatura, mitigação de ruído e controle de luminosidade, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações, e com acesso a alimentação; ou	(2) quando se referindo a acomodação para reserva , como definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa poltronas que reclinem 45° ou mais em relação à vertical e possuam apoio para as pernas e pés na posição reclinada, em sala específica com controle de temperatura, mitigação de ruído e controle de luminosidade, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações, e com acesso a alimentação; ou	(2) quando se referindo a acomodação para reserva , como definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa poltronas que reclinem 45° ou mais em relação à vertical e possuam apoio para as pernas e pés na posição reclinada, em sala específica com controle de temperatura, mitigação de ruído e controle de luminosidade, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações, e com acesso a alimentação; ou	(2) quando se referindo a acomodação para reserva , como definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa poltronas que reclinem 45° ou mais em relação à vertical e possuam apoio para as pernas e pés na posição reclinada, em sala específica com controle de temperatura, mitigação de ruído e controle de luminosidade, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações, e com acesso a alimentação; ou	
(3) quando se referindo a acomodação para repouso , como definido no §3º do art. 47 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, fora da base significa quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade, e com acesso a alimentação. Na base contratual de trabalho do tripulante, a moradia contempla os requisitos de acomodação para repouso;	(3) quando se referindo a acomodação para repouso , como definido no §3º do art. 47 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, fora da base significa quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade, e com acesso a alimentação. Na base contratual de trabalho do tripulante, a moradia contempla os requisitos de acomodação para repouso;	(3) quando se referindo a acomodação para repouso , como definido no §3º do art. 47 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, fora da base significa quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade, e com acesso a alimentação. Na base contratual de trabalho do tripulante, a moradia contempla os requisitos de acomodação para repouso;	(3) quando se referindo a acomodação para repouso , como definido no §3º do art. 47 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, fora da base significa quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade, e com acesso a alimentação. Na base contratual de trabalho do tripulante, a moradia contempla os requisitos de acomodação para repouso;	
(c) aptidão para o trabalho significa que uma pessoa se encontra fisiológica e mentalmente preparada e capaz de executar as tarefas a ela designadas com segurança;	(c) aptidão para o trabalho significa que uma pessoa se encontra fisiológica e mentalmente preparada e capaz de executar as tarefas a ela designadas com segurança;	(c) aptidão para o trabalho significa que uma pessoa se encontra fisiológica e mentalmente preparada e capaz de executar as tarefas a ela designadas com segurança;	(c) aptidão para o trabalho significa que uma pessoa se encontra fisiológica e mentalmente preparada e capaz de executar as tarefas a ela designadas com segurança;	
(d) base contratual , como definido no caput do art. 23, complementado pelo § 1º do art. 25 da Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado, especificando o aeroporto a ser utilizado pelo tripulante;	(d) base contratual , como definido no caput do art. 23, complementado pelo § 1º do art. 25 da Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado, especificando o aeroporto a ser utilizado pelo tripulante;	(d) base contratual , como definido no caput do art. 23, complementado pelo § 1º do art. 25 da Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado, especificando o aeroporto a ser utilizado pelo tripulante; esta definição não se aplica aos tripulantes definidos no parágrafo 117.1(b)(4);	(d) base contratual , como definido no caput do art. 23, complementado pelo § 1º do art. 25 da Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado, especificando o aeroporto a ser utilizado pelo tripulante; esta definição não se aplica aos tripulantes definidos no parágrafo 117.1(b)(4);	
		(d)-I circunstância operacional imprevista significa um evento excepcional não planejado que se torna evidente após o início da jornada, como condições meteorológicas imprevistas, mau funcionamento de um equipamento ou atraso no tráfego aéreo. Adicionalmente, engloba:	(d)-I circunstância operacional imprevista significa um evento excepcional não planejado que se torna evidente após o início da jornada, como condições meteorológicas imprevistas, mau funcionamento de um equipamento ou atraso no tráfego aéreo. Adicionalmente, engloba:	
		(1) espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada; ou	(1) espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada; ou	
		(2) por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa do operador;	(2) por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa do operador;	
(e) descanso significa um período de tempo em que o tripulante fica desobrigado das suas atividades durante a jornada de trabalho, não caracterizando repouso nem folga;	(e) descanso significa um período de tempo em que o tripulante fica desobrigado das suas atividades durante a jornada de trabalho, não caracterizando repouso nem folga;	(e) descanso significa um período em que o tripulante fica desobrigado das suas atividades durante a jornada, não caracterizando repouso nem folga;	(e) descanso significa um período em que o tripulante fica desobrigado das suas atividades durante a jornada, não caracterizando repouso nem folga;	
(f) fadiga significa um estado fisiológico de redução de capacidade de desempenho físico e/ou mental resultante do débito de sono, vigília estendida, desajustes dos ritmos circadianos, alterações do ciclo vigília-sono e/ou carga de trabalho (mental e/ou física) que podem prejudicar o nível de alerta e a habilidade de uma pessoa executar atividades relacionadas à segurança operacional;	(f) fadiga significa um estado fisiológico de redução de capacidade de desempenho físico e/ou mental resultante do débito de sono, vigília estendida, desajustes dos ritmos circadianos, alterações do ciclo vigília-sono e/ou carga de trabalho (mental e/ou física) que podem prejudicar o nível de alerta e a habilidade de uma pessoa executar atividades relacionadas à segurança operacional;	(f) fadiga significa um estado fisiológico de redução de capacidade de desempenho físico e/ou mental resultante do débito de sono, vigília estendida, desajustes dos ritmos circadianos, alterações do ciclo vigília-sono e/ou carga de trabalho (mental e/ou física) que podem prejudicar o nível de alerta e a habilidade de uma pessoa executar atividades relacionadas à segurança operacional;	(f) fadiga significa um estado fisiológico de redução de capacidade de desempenho físico e/ou mental resultante do débito de sono, vigília estendida, desajustes dos ritmos circadianos, alterações do ciclo vigília-sono e/ou carga de trabalho (mental e/ou física) que podem prejudicar o nível de alerta e a habilidade de uma pessoa executar atividades relacionadas à segurança operacional;	
(g) folga , conforme definido no art. 50 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho;	(g) folga , conforme definido no art. 50 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho;	(g) folga significa o período não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho;	(g) folga significa o período não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho;	
	(1) A folga pode ser classificada como monofolga, se for concedida por período inferior a 48 horas consecutivas;		(1) A folga pode ser classificada como monofolga, se for concedida por período inferior a 48 horas consecutivas;	Complemento da definição de folga, para simplificar a referência ao que se denominava "folga simples de 24 horas" ou "folga de 24 horas". Como é vedada situações de trabalho e horários não definidos, a monofolga poderia ter durações pouco maior que as 24 horas. No entanto, somente deixaria de ser monofolga a partir de 48 horas, quando passa a valer por dois dias de folga. Definição associada ao tópico "Folga (incluindo monofolga)" da AIR.
(h) fuso horário (ou fuso) significa uma região definida com um horário local uniforme que difere em uma	(h) fuso horário (ou fuso) significa uma região definida com um horário local uniforme que difere em uma	(h) fuso horário (ou fuso) significa uma região definida com um horário local uniforme que difere em uma hora (ou parte de uma hora) do horário local uniforme de uma	(h) fuso horário (ou fuso) significa uma região definida com um horário local uniforme que difere em uma hora (ou parte de uma hora) do horário local uniforme de uma	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
hora (ou parte de uma hora) do horário local uniforme de uma região adjacente;	uma hora (ou parte de uma hora) do horário local uniforme de uma região adjacente;	uniforme de uma região adjacente; não leva em conta diferenças horárias devido ao horário de verão ou de inverno da origem ou do destino;	região adjacente; não leva em conta diferenças horárias devido ao horário de verão ou de inverno da origem ou do destino;	
(i) GAGEF (Grupo de Ação de Gerenciamento da Fadiga) significa o grupo, composto de representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, que é responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização. A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.	(i) GAGEF (Grupo de Ação de Gerenciamento da Fadiga) significa o grupo, composto de representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, que é responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização. A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.	(i) GAGEF (Grupo de Ação de Gerenciamento da Fadiga) significa o grupo, composto de representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, que é responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização. A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.	(i) GAGEF (Grupo de Ação de Gerenciamento da Fadiga) significa o grupo, composto de representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, que é responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização. A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.	
(j) gerenciamento da fadiga significa os métodos pelos quais os provedores de serviços de aviação civil e pessoal operacional atendem às implicações de segurança relativas à fadiga. Em geral, normas da ICAO e práticas recomendadas (SARPs) em vários Anexos suportam dois métodos distintos para gerir a fadiga:	(j) gerenciamento da fadiga significa os métodos pelos quais os provedores de serviços de aviação civil e pessoal operacional atendem às implicações de segurança relativas à fadiga. Em geral, normas da ICAO e práticas recomendadas (SARPs) em vários Anexos suportam dois métodos distintos para gerir a fadiga:	(j) gerenciamento da fadiga significa os métodos pelos quais os provedores de serviços de aviação civil e pessoal operacional atendem às implicações de segurança relativas à fadiga. As normas e práticas recomendadas (SARPs) da ICAO suportam dois métodos distintos para gerenciar a fadiga:	(j) gerenciamento da fadiga significa os métodos pelos quais os provedores de serviços de aviação civil e pessoal operacional atendem às implicações de segurança relativas à fadiga. As normas e práticas recomendadas (SARPs) da ICAO suportam dois métodos distintos para gerenciar a fadiga:	
(1) uma abordagem prescritiva, que requer que o provedor de serviços atenda aos limites definidos pelo Estado enquanto gerencia os perigos relacionados à fadiga por meio de seu SGSO; e	(1) uma abordagem prescritiva, que requer que o provedor de serviços atenda aos limites definidos pelo Estado enquanto gerencia os perigos relacionados à fadiga por meio de seu SGSO; e	(1) uma abordagem prescritiva, que requer que o provedor de serviços atenda aos limites definidos pelo Estado enquanto gerencia os perigos relacionados à fadiga por meio de seu SGSO; e	(1) uma abordagem prescritiva, que requer que o provedor de serviços atenda aos limites definidos pelo Estado enquanto gerencia os perigos relacionados à fadiga por meio de seu SGSO; e	
(2) uma abordagem baseada no desempenho, que requer que o provedor de serviços implemente um Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) aprovado pelo Estado;	(2) uma abordagem baseada no desempenho, que requer que o provedor de serviços implemente um Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) aprovado pelo Estado;	(2) uma abordagem baseada no desempenho, que requer que o provedor de serviços implemente um Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) aprovado pelo Estado;	(2) uma abordagem baseada no desempenho, que requer que o provedor de serviços implemente um Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) aprovado pelo Estado;	
(k) Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) significa o gerenciamento da fadiga de uma forma apropriada ao nível de exposição ao risco e à natureza da operação, de modo a minimizar os efeitos adversos da fadiga nas operações..	(k) Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) significa o gerenciamento da fadiga de uma forma apropriada ao nível de exposição ao risco e à natureza da operação, de modo a minimizar os efeitos adversos da fadiga nas operações..	(k) Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) significa o conjunto de limitações e procedimentos, aceitos pela ANAC, constante das seções 117.61 e 117.65 e dos Apêndices deste Regulamento (exceto o Apêndice A), cuja finalidade é o gerenciamento da fadiga de uma forma apropriada ao nível de exposição ao risco e à natureza da operação. É baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, visando minimizar os efeitos adversos da fadiga nas operações. Este sistema é baseado no Caput do Art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(k) Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) significa o conjunto de limitações e procedimentos, aceitos pela ANAC, constante das seções 117.61 e 117.65 e dos Apêndices deste Regulamento (exceto o Apêndice A), cuja finalidade é o gerenciamento da fadiga de uma forma apropriada ao nível de exposição ao risco e à natureza da operação. É baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, visando minimizar os efeitos adversos da fadiga nas operações. Este sistema é baseado no Caput do Art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	
		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.	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.	
(l) hora aclimatada significa a hora legal na localidade onde o tripulante está aclimatado;	(l) hora aclimatada significa a hora legal na localidade onde o tripulante está aclimatado;	(l) hora aclimatada significa a hora local na localidade onde o tripulante está aclimatado;	(l) hora aclimatada significa a hora local na localidade onde o tripulante está aclimatado;	
(m) hora legal, ou oficial , significa a adoção de um padrão de hora para uma região específica e determinada por lei. A menos que seja especificado de outra forma, quando houver referência à hora neste Regulamento, será considerada a hora legal;	(m) hora legal, ou oficial , significa a adoção de um padrão de hora para uma região específica e determinada por lei. A menos que seja especificado de outra forma, quando houver referência à hora neste Regulamento, será considerada a hora legal;	(m) [Reservado]	(m) [Reservado]	
		(m)-I hora local significa, para efeito deste regulamento, a hora da região específica (isto é, a "hora marcada no relógio" daquela região);	(m)-I hora local significa, para efeito deste regulamento, a hora da região específica (isto é, a "hora marcada no relógio" daquela região);	
		(m)-II ínicio cedo (em inglês "early start"), para operações realizadas sob os Apêndices D e E, significa: (1) para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 07h59, hora local da base contratual do tripulante; e (2) para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se: (i) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 07h59, hora local da base contratual do tripulante; e (ii) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 07h59, hora local onde o tripulante se encontra;	(m)-II ínicio cedo (em inglês "early start"), para operações realizadas sob os Apêndices D e E, significa: (1) para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 07h59, hora local da base contratual do tripulante; e (2) para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se: (i) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 07h59, hora local da base contratual do tripulante; e (ii) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 06h01 e 07h59, hora local onde o tripulante se encontra;	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
		<p>(m)-III Janela de Baixa do Alerta no Ritmo Circadiano (em inglês “Window of Circadian Low” – WOCL), para operações realizadas sob os Apêndices D e E, significa:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante; e (2) para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se: <ul style="list-style-type: none"> (i) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante; e (ii) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra; 	<p>(m)-III Janela de Baixa do Alerta no Ritmo Circadiano (em inglês “Window of Circadian Low” – WOCL), para operações realizadas sob os Apêndices D e E, significa:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante; e (2) para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se: <ul style="list-style-type: none"> (i) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante; e (ii) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 02h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra; 	
(n) jornada de trabalho , conforme definido no art. 35 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.	(n) jornada de trabalho , conforme definido no art. 35 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.	(n) jornada de trabalho (ou simplesmente jornada) significa a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado.	(n) jornada de trabalho (ou simplesmente jornada) significa a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado.	
(1) A jornada na base contratual será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.	(1) A jornada na base contratual será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.	(1) A jornada na base contratual deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.	(1) A jornada na base contratual deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.	
(2) Fora da base contratual, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador.	(2) Fora da base contratual, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador.	(2) Fora da base contratual, a jornada deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo operador.	(2) Fora da base contratual, a jornada deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo operador.	
(3) Nas hipóteses previstas nos parágrafos (n)(1) e (n)(2) desta seção, a apresentação no aeroporto ou outro local estabelecido pelo empregador deve ser de pelo menos 30 (trinta) minutos anteriores à hora prevista para o início do voo.	(3) Nas hipóteses previstas nos parágrafos (n)(1) e (n)(2) desta seção, a apresentação no aeroporto ou outro local estabelecido pelo empregador deve ser de pelo menos 30 (trinta) minutos anteriores à hora prevista para o início do voo.	(3) Nas hipóteses previstas nos parágrafos (n)(1) e (n)(2) desta seção, a apresentação no aeroporto ou outro local estabelecido pelo operador deve ser de pelo menos 30 (trinta) minutos anteriores à hora prevista para o início do voo.	(3) Nas hipóteses previstas nos parágrafos (n)(1) e (n)(2) desta seção, a apresentação no aeroporto ou outro local estabelecido pelo operador deve ser de pelo menos 30 (trinta) minutos anteriores à hora prevista para o início do voo.	
(4) A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.	(4) A jornada será considerada encerrada quando o tripulante estiver desobrigado da prestação de qualquer serviço, observando-se, no mínimo, 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.	(4) A jornada deve ser considerada encerrada no mínimo 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e no mínimo 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.	(4) A jornada deve ser considerada encerrada quando o tripulante estiver desobrigado da prestação de qualquer serviço, observando-se, no mínimo, 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.	Conforme proposto no tópico “Tempos de solo (pré-voo, entre voos e pós-voo)” da AIR.
(5) Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos (n)(3) e (n)(4) desta seção.	(5) Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos (n)(3) e (n)(4) desta seção.	(5) Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos (n)(3) e (n)(4) desta seção.	(5) Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos parágrafos (n)(3) e (n)(4) desta seção.	
(6) Os limites previstos no parágrafo (n)(4) desta seção podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuírem Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) ou Gerenciamento de Risco de Fadiga (GRF) no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos;	(6) Os limites previstos no parágrafo (n)(4) desta seção podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuírem Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) ou Gerenciamento de Risco de Fadiga (GRF) no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, desde que de forma aceitável pela ANAC, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos;	(6) Os limites previstos no parágrafo (n)(4) desta seção podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuírem Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) ou Gerenciamento de Risco de Fadiga (GRF) no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, desde que de forma aceitável pela ANAC, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos;	(6) Os limites previstos no parágrafo (n)(4) desta seção podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuírem Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) ou Gerenciamento de Risco de Fadiga (GRF) no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, desde que de forma aceitável pela ANAC, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos;	Conforme proposto no tópico “Tempos de solo (pré-voo, entre voos e pós-voo)” da AIR.
(o) limitações ou limites operacionais , no contexto deste Regulamento, significam quaisquer prescrições temporais referidas aos tripulantes de voo e de cabine que incidem sobre limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva, de períodos de repouso e de outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional;	(o) limitações ou limites operacionais , no contexto deste Regulamento, significam quaisquer prescrições temporais referidas aos tripulantes de voo e de cabine que incidem sobre limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva, de períodos de repouso e de outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional;	(o) limitações ou limites operacionais , no contexto deste Regulamento, significam quaisquer prescrições temporais referidas aos tripulantes de voo e de cabine que incidem sobre limites de voo, de pouso, de jornada, de sobreaviso, de reserva, de períodos de repouso e de outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional;	(o) limitações ou limites operacionais , no contexto deste Regulamento, significam quaisquer prescrições temporais referidas aos tripulantes de voo e de cabine que incidem sobre limites de voo, de pouso, de jornada, de sobreaviso, de reserva, de períodos de repouso e de outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional;	

Minuta para Consulta Pública

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
	<p>(o)-I madrugada significa:</p> <p>(1) para operações realizadas sob o Apêndice B:</p> <p>(i) se o tripulante está aclimatado: o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante está aclimatado; e</p> <p>(ii) se o tripulante está em um estado desconhecido de aclimatação: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante foi por último aclimatado; e</p> <p>(2) para operações realizadas sob o Apêndice C, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra;</p>	<p>(o)-I madrugada:</p> <p>(1) para operações realizadas sob o Apêndice A, significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;</p> <p>(2) para operações realizadas sob o Apêndice B:</p> <p>(i) se o tripulante está aclimatado: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante está aclimatado;</p> <p>(ii) se o tripulante está em um estado desconhecido de aclimatação: significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante foi por último aclimatado;</p> <p>(3) para operações realizadas sob o Apêndice C, significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra; ou</p> <p>(4) para operações realizadas sob os Apêndices D e E:</p> <p>(i) para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, madrugada significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;</p> <p>(ii) para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se:</p> <p>(A) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, madrugada significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;</p> <p>(B) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, madrugada significa o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra.</p>	<p>(o)-I madrugada significa:</p> <p>(1) para operações realizadas sob o Apêndice A, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;</p> <p>(2) para operações realizadas sob o Apêndice B:</p> <p>(i) se o tripulante está aclimatado: o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante está aclimatado;</p> <p>(ii) se o tripulante está em um estado desconhecido de aclimatação: o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante foi por último aclimatado;</p> <p>(3) para operações realizadas sob o Apêndice C, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra; ou</p> <p>(4) para operações realizadas sob os Apêndices D e E:</p> <p>(i) para viagens que cruzam menos de 3 fusos horários, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;</p> <p>(ii) para viagens que cruzam 3 ou mais fusos horários, se:</p> <p>(A) a jornada se inicia em até 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local da base contratual do tripulante;</p> <p>(B) a jornada se inicia após 48 horas do início da viagem, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora local onde o tripulante se encontra.</p>	<p>Conforme proposto no tópico “Operações na madrugada / WOCL e jornadas early start e late finish” da AIR.</p> <p>Alterações já foram implementadas na Emenda nº 01 do RBAC nº 117, sugerindo-se somente ajustes editoriais.</p>
(p) noite local significa um período de 8 horas consecutivas incluídas nas horas compreendidas entre 22h00 e 08h00, hora legal no local onde o tripulante se encontra;	(p) noite local significa um período de 8 horas consecutivas incluídas nas horas compreendidas entre 22h00 e 08h00, hora legal no local onde o tripulante se encontra;	(p) noite local significa um período de 8 horas consecutivas incluídas nas horas compreendidas entre 22h00 e 08h00, hora local onde o tripulante se encontra;	(p) noite local significa um período de 8 horas consecutivas incluídas nas horas compreendidas entre 22h00 e 08h00, hora local onde o tripulante se encontra;	
(q) operação complexa significa uma operação que envolve uma ou mais das seguintes condições:	(q) operação complexa significa uma operação que envolve uma ou mais das seguintes condições:	(q) operação complexa significa uma operação que envolve uma ou mais das seguintes condições:	(q) operação complexa significa uma operação que envolve uma ou mais das seguintes condições:	
(1) uma tripulação composta ou de revezamento;	(1) uma tripulação composta ou de revezamento;	(1) uma tripulação composta ou de revezamento;	(1) uma tripulação composta ou de revezamento;	
(2) uma jornada que envolva uma diferença de três fusos horários ou mais; ou	(2) uma jornada que envolva uma diferença de três fusos horários ou mais; ou	(2) uma jornada que envolva uma diferença de três fusos horários ou mais; ou	(2) uma jornada que envolva uma diferença de três fusos horários ou mais; ou	
(3) uma jornada que seja iniciada quando o tripulante está:	(3) uma jornada que seja iniciada quando o tripulante está:	(3) uma jornada que seja iniciada quando o tripulante está:	(3) uma jornada que seja iniciada quando o tripulante está:	
(i) em um estado desconhecido de aclimatação; ou	(i) em um estado desconhecido de aclimatação; ou	(i) em um estado desconhecido de aclimatação; ou	(i) em um estado desconhecido de aclimatação; ou	
(ii) não aclimatado ao local onde a jornada se inicia;	(ii) não aclimatado ao local onde a jornada se inicia;	(ii) não aclimatado ao local onde a jornada se inicia;	(ii) não aclimatado ao local onde a jornada se inicia;	
		(q)-I operação com limites específicos significa uma operação (ou conjunto de operações similares) para a qual seja necessária a superação de limite(s) estipulado(s) na Lei 13.1475/17 ou no RBAC nº 117;	(q)-I operação com limites específicos significa uma operação (ou conjunto de operações similares) para a qual seja necessária a superação de limite(s) estipulado(s) na Lei 13.1475/17 ou no RBAC nº 117;	
		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.	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.	
(r) operação na madrugada significa uma jornada que compreenda o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora legal onde o tripulante está aclimatado;	(r) [Reservado]	(r) [Reservado]	(r) [Reservado]	Alterações já foram implementadas na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(s) oportunidade de sono significa um período de tempo durante o repouso ou folga quando um tripulante:	(s) oportunidade de sono significa um período de tempo durante o repouso ou folga quando um tripulante:	(s) oportunidade de sono significa um período durante o repouso ou folga quando um tripulante:	(s) oportunidade de sono significa um período durante o repouso ou folga quando um tripulante:	
(1) não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal; e	(1) não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal; e	(1) não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal; e	(1) não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal; e	
(2) tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador;	(2) tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador;	(2) tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador;	(2) tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador;	
(t) período de adaptação significa um período contínuo em que um tripulante fica desobrigado de prestar qualquer serviço a fim de tornar-se aclimatado a um local em particular;	(t) período de adaptação significa um período contínuo em que um tripulante fica desobrigado de prestar qualquer serviço a fim de tornar-se aclimatado a um local em particular;	(t) período de adaptação significa um período contínuo em que um tripulante fica desobrigado de prestar qualquer serviço a fim de tornar-se aclimatado a um local em particular;	(t) período de adaptação significa um período contínuo em que um tripulante fica desobrigado de prestar qualquer serviço a fim de tornar-se aclimatado a um local em particular;	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
		<p>(t)-I posicionamento, para operações realizadas sob o Apêndice E, significa, para um tripulante, ser transportado como tripulante extra a serviço a uma localidade definida pelo operador, e:</p> <p>(1) não inclui ser transportado de ou para acomodação para repouso, antes ou após uma jornada;</p> <p>(2) se realizado imediatamente antes de uma jornada que inclua um voo como tripulante deve ser considerado como parte da jornada, mas não como parte do tempo de voo;</p> <p>(3) se realizado imediatamente após uma jornada que inclua um ou mais voos como tripulante não deve ser considerado como parte da jornada para efeito dos limites de jornada e tempo de voo previstos nas seções E117.7 e E117.13 e nem deve ser considerado como parte do repouso previsto na seção E117.23; e</p> <p>(4) deve ser considerado como parte da jornada para efeito de cálculo do período de repouso posterior à jornada, de folga e do limite de trabalho acumulado;</p>	<p>(t)-I posicionamento, para operações realizadas sob o Apêndice E, significa, para um tripulante, ser transportado como tripulante extra a serviço a uma localidade definida pelo operador, e:</p> <p>(1) não inclui ser transportado de ou para acomodação para repouso, antes ou após uma jornada;</p> <p>(2) se realizado imediatamente antes de uma jornada que inclua um voo como tripulante deve ser considerado como parte da jornada, mas não como parte do tempo de voo;</p> <p>(3) se realizado imediatamente após uma jornada que inclua um ou mais voos como tripulante não deve ser considerado como parte da jornada para efeito dos limites de jornada e tempo de voo previstos nas seções E117.7 e E117.13 e nem deve ser considerado como parte do repouso previsto na seção E117.23; e</p> <p>(4) deve ser considerado como parte da jornada para efeito de cálculo do período de repouso posterior à jornada, de folga e do limite de trabalho acumulado;</p>	
(u) repouso , conforme definido no art. 46 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço;	(u) repouso , conforme definido no art. 46 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço;	(u) repouso , conforme definido no art. 46 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço;	(u) repouso , conforme definido no art. 46 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço;	
(v) reprogramação significa a designação de um tripulante para atender uma programação diferente daquela para a qual ele estava inicialmente designado;	(v) reprogramação significa a designação de um tripulante para atender uma programação diferente daquela para a qual ele estava inicialmente designado;	(v) [Reservado].	(v) [Reservado].	
(w) reserva , conforme definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do empregador, no local de trabalho;	(w) reserva , conforme definido no art. 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do empregador, no local de trabalho;	(w) reserva significa o período em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do operador, no local de trabalho;	(w) reserva significa o período em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do operador, no local de trabalho;	
(x) ritmo circadiano significa o ciclo biológico de aproximadamente 24 horas dos processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais dos seres humanos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados. Este ciclo é relacionado ao tempo de rotação da Terra, sendo mantido por diversos agentes, especialmente o ciclo claro e escuro, e influenciado pelos horários de alimentação e atividades físicas e sociais;	(x) ritmo circadiano significa o ciclo biológico de aproximadamente 24 horas dos processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais dos seres humanos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados. Este ciclo é relacionado ao tempo de rotação da Terra, sendo mantido por diversos agentes, especialmente o ciclo claro e escuro, e influenciado pelos horários de alimentação e atividades físicas e sociais;	(x)-I ritmo circadiano significa o ciclo biológico de aproximadamente 24 horas dos processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais dos seres humanos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados;	(x)-I ritmo circadiano significa o ciclo biológico de aproximadamente 24 horas dos processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais dos seres humanos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados;	
		(x)-I série de jornadas significa: (1) [Reservado]. (2) para operações realizadas sob o Apêndice E: uma sequência de jornadas e respectivos períodos de repouso, iniciada quando o tripulante retorna de uma folga ou repouso adicional e encerrada quando o tripulante usufrui da folga ou repouso adicional seguinte;	(x)-I série de jornadas significa: (1) [Reservado]. (2) para operações realizadas sob o Apêndice E: uma sequência de jornadas e respectivos períodos de repouso, iniciada quando o tripulante retorna de uma folga ou repouso adicional e encerrada quando o tripulante usufrui da folga ou repouso adicional seguinte;	
(y) Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) significa um sistema, aprovado pela ANAC, de monitoramento e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança associados à fadiga, baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, que visa assegurar que o pessoal envolvido execute suas atividades sob um nível adequado de alerta. Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticados limites operacionais diferentes dos constantes deste Regulamento.	(y) Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) significa um sistema, aprovado pela ANAC, de monitoramento e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança associados à fadiga, baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, que visa assegurar que o pessoal envolvido execute suas atividades sob um nível adequado de alerta. Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticadas operações com limites específicos. Este sistema é baseado no Caput do Art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017;	(y) Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) significa um sistema, aprovado pela ANAC, de monitoramento e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança associados à fadiga, baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, que visa assegurar que o pessoal envolvido execute suas atividades sob um nível adequado de alerta. Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticadas operações com limites específicos. Este sistema é baseado no Caput do Art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017;	(y) Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) significa um sistema, aprovado pela ANAC, de monitoramento e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança associados à fadiga, baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, que visa assegurar que o pessoal envolvido execute suas atividades sob um nível adequado de alerta. Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticadas operações com limites específicos. Este sistema é baseado no Caput do Art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017;	
		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.	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.	
(z) sobreaviso , conforme definido no art. 43 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.	(z) sobreaviso , conforme definido no art. 43 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.	(z) sobreaviso significa o período em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do operador;	(z) sobreaviso significa o período em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do operador;	
(1) Quando em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes que forem designados para aeroporto diferente da base contratual terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa;	(1) Quando em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes que forem designados para aeroporto diferente da base contratual terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa;			
(aa) tempo de voo ou hora de voo , conforme definido no art. 30 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave	(aa) tempo de voo ou hora de voo , conforme definido no art. 30 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, até o momento em que respectivamente, se imobiliza a	(aa) tempo de voo ou hora de voo significa o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, até o momento em que respectivamente, se imobiliza a	(aa) tempo de voo ou hora de voo significa o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, até o momento em que respectivamente, se imobiliza a	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
de asa rotativa, até o momento em que respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço);	aeronave de asa rotativa, até o momento em que respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço);	aeronave ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço);	o momento em que respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço);	
(bb) tripulação mínima , conforme definido no art. 14 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela ANAC, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado;	(bb) tripulação mínima , conforme definido no art. 14 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela ANAC, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado;	(ab) tripulação mínima significa a tripulação determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela ANAC, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado;	(ab) tripulação mínima significa a tripulação determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela ANAC, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado;	
(cc) tripulação simples , conforme definido no art. 15 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo;	(cc) tripulação simples , conforme definido no art. 15 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo;	(ac) tripulação simples significa a tripulação constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo;	(ac) tripulação simples significa a tripulação constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo;	
(dd) tripulação composta , conforme definido no art. 16 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo;	(dd) tripulação composta , conforme definido no art. 16 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.	(ad) tripulação composta significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo. A tripulação composta somente pode ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando pode ser utilizada em voos nacionais:	(ad) tripulação composta significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo. A tripulação composta somente pode ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando pode ser utilizada em voos nacionais:	
		(1) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;	(1) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;	
		(2) quando os critérios de utilização dos tripulantes empregados no serviço aéreo definido no parágrafo 117.1(b)(1) estiverem definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho;	(2) quando os critérios de utilização dos tripulantes empregados no serviço aéreo definido no parágrafo 117.1(b)(1) estiverem definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho;	
		(3) para atendimento de missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, no caso de tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(2);	(3) para atendimento de missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, no caso de tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(2);	
		Nota: a Lei nº 13.475/17 estabelece algumas restrições para o uso de tripulações compostas. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem 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.	Nota: a Lei nº 13.475/17 estabelece algumas restrições para o uso de tripulações compostas. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem 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.	
(ee) tripulação de revezamento , conforme definido no art. 17 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um piloto segundo em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo;	(ee) tripulação de revezamento , conforme definido no art. 17 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um piloto segundo em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo.	(ae) tripulação de revezamento significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um piloto segundo em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo. A tripulação de revezamento só pode ser empregada em voos internacionais;	(ae) tripulação de revezamento significa a tripulação constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado como piloto em comando, um piloto segundo em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo. A tripulação de revezamento só pode ser empregada em voos internacionais;	
		Nota: a Lei nº 13.475/17 estabelece algumas restrições para o uso de tripulações de revezamento. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem 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.	Nota: a Lei nº 13.475/17 estabelece algumas restrições para o uso de tripulações de revezamento. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem 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.	
(ff) tripulante extra a serviço , conforme definido no art. 4º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o tripulante de voo ou de cabine que se deslocar a serviço do empregador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo da aeronave. O tripulante extra a serviço será considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites de jornada de trabalho e repouso. Ao tripulante extra a serviço será disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas; e	(ff) tripulante extra a serviço , conforme definido no art. 4º da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o tripulante de voo ou de cabine que se deslocar a serviço do empregador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo da aeronave. Exceto se de outra forma estabelecido, o tripulante extra a serviço será considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites de jornada de trabalho e repouso. Ao tripulante extra a serviço será disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas; e	(af) tripulante extra a serviço significa o tripulante que se deslocar a serviço do operador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo da aeronave. Exceto se de outra forma estabelecida (como nas seções B117.20, C117.20 ou, para operações sob o Apêndice E, no parágrafo 117.3(t)-I), o tripulante extra a serviço deve ser considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites de jornada e repouso. Ao tripulante extra a serviço deve ser disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas; e	(af) tripulante extra a serviço significa o tripulante que se deslocar a serviço do operador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo da aeronave. Exceto se de outra forma estabelecida (como nas seções B117.20, C117.20 ou, para operações sob o Apêndice E, no parágrafo 117.3(t)-I), o tripulante extra a serviço deve ser considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites de jornada e repouso. Ao tripulante extra a serviço deve ser disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas; e	Conforme proposto no tópico "Tripulante extra" da AIR, considerando que os requisitos específicos estabelecidos alteram a forma de considerar os limites de jornada do tripulante extra. Proposta combinada com a Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(gg) viagem , conforme definido no art. 45 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o trabalho realizado pelo tripulante de voo ou de cabine, contado desde a saída de sua base até o seu regresso. Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.	(gg) viagem , conforme definido no art. 45 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, significa o trabalho realizado pelo tripulante de voo ou de cabine, contado desde a saída de sua base até o seu regresso. Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.	(ag) viagem significa o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o seu regresso. Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.	(ag) viagem significa o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o seu regresso. Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.	
117.5 Determinação de aclimatação	117.5 Determinação de aclimatação	117.5 Determinação de aclimatação	117.5 Determinação de aclimatação	
(a) Para efeitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:	(a) Para efeitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:	(a) Para efeitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:	(a) Para efeitos desta seção, as seguintes definições se aplicam:	
(1) local original: local onde o tripulante foi por último aclimatado; e	(1) local original: local onde o tripulante foi por último aclimatado; e	(1) local original: local onde o tripulante foi por último aclimatado; e	(1) local original: local onde o tripulante foi por último aclimatado; e	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
(2) novo local: local onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso;	(2) novo local: local onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso;	(2) novo local: local onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso;	(2) novo local: local onde o tripulante inicia uma jornada ou um período de repouso;	
(b) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local, um tripulante deve ser considerado aclimatado ao novo local se:	(b) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local, um tripulante deve ser considerado aclimatado ao novo local se:	(b) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local, um tripulante deve ser considerado aclimatado ao novo local se:	(b) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local, um tripulante deve ser considerado aclimatado ao novo local se:	
(1) a diferença entre o local original e o novo local for de menos de três fusos; e	(1) a diferença entre o local original e o novo local for de menos de três fusos; e	(1) a diferença entre o local original e o novo local for de menos de três fusos; e	(1) a diferença entre o local original e o novo local for de menos de três fusos; e	
(2) o tripulante permaneceu em um estado aclimatado desde a última aclimatação.	(2) o tripulante permaneceu em um estado aclimatado desde a última aclimatação.	(2) o tripulante permaneceu em um estado aclimatado desde a última aclimatação.	(2) o tripulante permaneceu em um estado aclimatado desde a última aclimatação.	
(c) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado aclimatado ao local original se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar em menos de 48 horas após o início da jornada no local original.	(c) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado aclimatado ao local original se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar em menos de 48 horas após o início da jornada no local original.	(c) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado aclimatado ao local original se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar em menos de 36 horas após o início da jornada no local original.	(c) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado aclimatado ao local original se a jornada ou o repouso no novo local para se manter a aclimatação ao local original; e 36h de repouso no novo local para se obter a aclimatação ao novo local. Entende-se que embora raro, caso isso ocorra, o tripulante deverá ser considerado aclimatado ao local original, pois normalmente é o que se pretende. No entanto, é possível que, por ter cumprido o requisito de repouso, o tripulante se sinta aclimatado ao novo local. Então, admite-se a possibilidade de o tripulante declarar tal situação.	Conforme proposto no tópico “Aclimatação” da AIR. Com essa alteração, pode ocorrer de o tripulante atender ao período de adaptação enquanto ainda se encontra aclimatado ao local original, pois os critérios são distintos (48h após o início da jornada para se manter a aclimatação ao local original; e 36h de repouso no novo local para se obter a aclimatação ao novo local). Entende-se que embora raro, caso isso ocorra, o tripulante deverá ser considerado aclimatado ao local original, pois normalmente é o que se pretende. No entanto, é possível que, por ter cumprido o requisito de repouso, o tripulante se sinta aclimatado ao novo local. Então, admite-se a possibilidade de o tripulante declarar tal situação. Foi incluída Nota à tabela 1 para esclarecer essa relação entre os requisitos.
(d) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado em estado desconhecido de aclimatação se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar 36 horas ou mais após o tripulante ter iniciado a jornada no local original, desde que não haja enquadramento no período de adaptação, conforme parágrafo (e) desta seção.	(d) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado em estado desconhecido de aclimatação se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar 48 horas ou mais após o tripulante ter iniciado a jornada no local original, desde que não haja enquadramento no período de adaptação, conforme parágrafo (e) desta seção.	(d) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado em estado desconhecido de aclimatação se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar 36 horas ou mais após o tripulante ter iniciado a jornada no local original, desde que não haja enquadramento no período de adaptação, conforme parágrafo (e) desta seção.	(d) No início de uma jornada ou de um período de repouso em um novo local que difira em três fusos ou mais do local original, o tripulante é considerado em estado desconhecido de aclimatação se a jornada ou o repouso no novo local se iniciar 48 horas ou mais após o tripulante ter iniciado a jornada no local original, desde que não haja enquadramento no período de adaptação, conforme parágrafo (e) desta seção.	Conforme proposto no tópico “Aclimatação” da AIR.
(e) Um tripulante permanece em seu estado de aclimatação (seja aclimatado a um local específico ou em um estado desconhecido de aclimatação) até que ele tenha:	(e) Um tripulante permanece em seu estado de aclimatação (seja aclimatado a um local específico ou em um estado desconhecido de aclimatação) até que ele tenha:	(e) Um tripulante permanece em seu estado de aclimatação (seja aclimatado a um local específico ou em um estado desconhecido de aclimatação) até que ele tenha:	(e) Um tripulante permanece em seu estado de aclimatação (seja aclimatado a um local específico ou em um estado desconhecido de aclimatação) até que ele tenha:	
(1) um período de adaptação em um local (local de adaptação) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; ou	(1) um período de adaptação em um local (local de adaptação) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; ou	(1) um período de adaptação em um local (local de adaptação) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; ou	(1) um período de adaptação em um local (local de adaptação) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; ou	
(2) um período de adaptação que seja:				
(i) fora da sua base contratual;				
(ii) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; e	(ii) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; e	(ii) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; e	(ii) de acordo com a Tabela 1 ao final desta seção; e	
(iii) reduzido em 12 horas para cada período de repouso anterior que:	(iii) reduzido em 12 horas para cada período de repouso anterior que:	(iii) reduzido em 12 horas para cada período de repouso anterior que:	(iii) reduzido em 12 horas para cada período de repouso anterior que:	
(A) preceda imediatamente o período de adaptação;				
(B) seja realizado em local de repouso que difira em menos de três fusos em relação ao local da adaptação; e	(B) seja realizado em local de repouso que difira em menos de três fusos em relação ao local da adaptação; e	(B) seja realizado em local de repouso que difira em menos de três fusos em relação ao local da adaptação; e	(B) seja realizado em local de repouso que difira em menos de três fusos em relação ao local da adaptação; e	
(C) inclua uma noite local de repouso.				
(f) A utilização da Tabela 1 ao final desta seção para a determinação do período de adaptação previsto no parágrafo (e) desta seção deve ser feita conforme abaixo especificado:	(f) A utilização da Tabela 1 ao final desta seção para a determinação do período de adaptação previsto no parágrafo (e) desta seção deve ser feita conforme abaixo especificado:	(f) A utilização da Tabela 1 ao final desta seção para a determinação do período de adaptação previsto no parágrafo (e) desta seção deve ser feita conforme abaixo especificado:	(f) A utilização da Tabela 1 ao final desta seção para a determinação do período de adaptação previsto no parágrafo (e) desta seção deve ser feita conforme abaixo especificado:	
(1) deve-se determinar a diferença de fusos entre:	(1) deve-se determinar a diferença de fusos entre:	(1) deve-se determinar a diferença de fusos entre:	(1) deve-se determinar a diferença de fusos entre:	
(i) o local onde o tripulante foi aclimatado pela última vez (local original); e	(i) o local onde o tripulante foi aclimatado pela última vez (local original); e	(i) o local onde o tripulante foi aclimatado pela última vez (local original); e	(i) o local onde o tripulante foi aclimatado pela última vez (local original); e	
(ii) cada local onde uma jornada ou período de repouso foi iniciado desde a última aclimatação (locais anteriores);	(ii) cada local onde uma jornada ou período de repouso foi iniciado desde a última aclimatação (locais anteriores);	(ii) cada local onde uma jornada ou período de repouso foi iniciado desde a última aclimatação (novo(s) local(is));	(ii) cada local onde uma jornada ou período de repouso foi iniciado desde a última aclimatação (novo(s) local(is));	
(2) em seguida, deve-se escolher a maior diferença de fusos entre o local original e cada um dos locais anteriores;	(2) em seguida, deve-se escolher a maior diferença de fusos entre o local original e cada um dos locais anteriores;	(2) em seguida, deve-se escolher a maior diferença de fusos entre o local original e cada um dos novo(s) local(is);	(2) em seguida, deve-se escolher a maior diferença de fusos entre o local original e cada um dos novo(s) local(is);	
(3) em seguida, deve-se escolher, na primeira coluna da Tabela, a linha correspondente à diferença de fusos encontrada no parágrafo (f)(2) desta seção;	(3) em seguida, deve-se escolher, na primeira coluna da Tabela, a linha correspondente à diferença de fusos encontrada no parágrafo (f)(2) desta seção;	(3) em seguida, deve-se escolher, na primeira coluna da Tabela, a linha correspondente à diferença de fusos encontrada no parágrafo (f)(2) desta seção;	(3) em seguida, deve-se escolher, na primeira coluna da Tabela, a linha correspondente à diferença de fusos encontrada no parágrafo (f)(2) desta seção;	
(4) em seguida, deve-se escolher o sentido da viagem (leste ou oeste) correspondente à maior diferença entre fusos estabelecidos pelo parágrafo (f)(2) desta seção; e	(4) em seguida, deve-se escolher o sentido da viagem (leste ou oeste) correspondente à maior diferença entre fusos estabelecidos pelo parágrafo (f)(2) desta seção; e	(4) em seguida, deve-se escolher o sentido da viagem (leste ou oeste) correspondente à maior diferença entre fusos estabelecidos pelo parágrafo (f)(2) desta seção; e	(4) em seguida, deve-se escolher o sentido da viagem (leste ou oeste) correspondente à maior diferença entre fusos estabelecidos pelo parágrafo (f)(2) desta seção; e	
(5) finalmente, deve-se escolher, nas colunas leste ou oeste, o número de horas correspondente à linha determinada no parágrafo (f)(3) desta seção.	(5) finalmente, deve-se escolher, nas colunas leste ou oeste, o número de horas correspondente à linha determinada no parágrafo (f)(3) desta seção.	(5) finalmente, deve-se escolher, nas colunas leste ou oeste, o número de horas correspondente à linha determinada no parágrafo (f)(3) desta seção.	(5) finalmente, deve-se escolher, nas colunas leste ou oeste, o número de horas correspondente à linha determinada no parágrafo (f)(3) desta seção.	
Tabela 1: Período de adaptação para aclimatação				

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)		RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários	
Diferença de fusos (x)	Período de adaptação para aclimatação de um tripulante a um novo local (horas)	Diferença de fusos (x) Período de adaptação para aclimatação de um tripulante a um novo local (horas) Oeste Leste 3 ≤ x < 4 36 45 4 ≤ x < 7 48 60 7 ≤ x < 10 72 90 x ≥ 10 96 120	Diferença de fusos (x) Período de adaptação para aclimatação de um tripulante a um novo local (horas) Oeste Leste 3 36 45 4, 5 ou 6 48 60 7, 8 ou 9 72 90 10, 11 ou 12 96 120	Diferença de fusos (x) Período de adaptação para aclimatação de um tripulante a um novo local (horas) Oeste Leste 3 36 45 4, 5 ou 6 48 60 7, 8 ou 9 72 90 10, 11 ou 12 96 120	Diferença de fusos (x) Período de adaptação para aclimatação de um tripulante a um novo local (horas) Oeste Leste 3 36 45 4, 5 ou 6 48 60 7, 8 ou 9 72 90 10, 11 ou 12 96 120	Nota: é possível que o tripulante cumpra o período de adaptação a um novo local, enquanto ainda se encontra adaptado ao local original, conforme o parágrafo 117.5(c). Neste caso, deve se considerar o tripulante aclimatado ao local original, exceto se o tripulante se considerar aclimatado ao novo local e registrar tal informação.
SUBPARTE B LIMITES E REQUISITOS	SUBPARTE B LIMITES E REQUISITOS	SUBPARTE B LIMITES E REQUISITOS	SUBPARTE B LIMITES E REQUISITOS	SUBPARTE B LIMITES E REQUISITOS	Seções 117.7 até 117.9 reservadas.	
117.11 Serviços de transporte aéreo público	117.11 Serviços de transporte aéreo	117.11 Operadores certificados segundo os RBAC nº 121 ou 135	117.11 Operadores certificados segundo os RBAC nº 121 ou 135	117.11 Operadores certificados segundo os RBAC nº 121 ou 135	Alteração já atendida de outra forma na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.	
(a) Sujeito ao parágrafo 117.17 desta Subparte, cada operador engajado em serviço aéreo público deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação mencionados em um ou mais dos seguintes parágrafos, de acordo com este Regulamento:	(a) Sujeito ao parágrafo 117.17 desta Subparte, cada operador engajado em serviço de transporte aéreodeve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação mencionados em um ou mais dos seguintes parágrafos, de acordo com este Regulamento:	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador indicado nos parágrafos 117.1(b)(1) e 117.1(b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice; e obrigatoriamente para os operadores de serviços aéreos especializados, conforme o parágrafo 117.13, e operadores privados, conforme o parágrafo 117.15, deste Regulamento:	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador indicado nos parágrafos 117.1(b)(1) e 117.1(b)(2) deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação mencionados na seção 117.19 desta Subparte e em um ou mais dos seguintes parágrafos, de acordo com este Regulamento:	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador indicado nos parágrafos 117.1(b)(1) e 117.1(b)(2) deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação mencionados na seção 117.19 desta Subparte e em um ou mais dos seguintes parágrafos, de acordo com este Regulamento:	Alteração já atendida de outra forma na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.	
(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice; e obrigatoriamente para os operadores de serviços aéreos especializados, conforme o parágrafo 117.13, e operadores privados, conforme o parágrafo 117.15, deste Regulamento;	(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice; e obrigatoriamente para os operadores de serviços aéreos especializados, conforme o parágrafo 117.13, e operadores privados, conforme o parágrafo 117.15, deste Regulamento;	(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice;	(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice;	(1) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice A deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice;		
(2) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice B deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice e estejam engajados em operações que necessitem de dois ou mais pilotos, desde que as operações sejam consideradas complexas conforme definido em 117.3 (q); ou	(2) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice B deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice e estejam engajados em operações que necessitem de dois ou mais pilotos, desde que as operações sejam consideradas complexas conforme definido em 117.3 (q); ou	(2) os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice B deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice e estejam engajados em operações que necessitem de dois ou mais pilotos, desde que as operações sejam consideradas complexas (ou não) conforme definido em 117.3(q); ou	(2) os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice B deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice e estejam engajados em operações que necessitem de dois ou mais pilotos, desde que as operações sejam consideradas complexas (ou não) conforme definido em 117.3(q); ou	(2) os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice B deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice e estejam engajados em operações que necessitem de dois ou mais pilotos, desde que as operações sejam consideradas complexas (ou não) conforme definido em 117.3(q); ou		
(3) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice C deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice e estejam engajados em operações com aeronaves que necessitem de dois pilotos, mas que não sejam operações complexas.	(3) os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice C deste Regulamento, para os operadores indicados nos parágrafos 117.1 (b)(1) e 117.1 (b)(2) deste Regulamento que optarem por este Apêndice e estejam engajados em operações com aeronaves que necessitem de dois pilotos, mas que não sejam operações complexas.	(3) os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice C deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice e estejam engajados em operações com aeronaves que necessitem de dois pilotos, mas que não sejam operações complexas.	(3) os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice C deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice e estejam engajados em operações com aeronaves que necessitem de dois pilotos, mas que não sejam operações complexas.	(3) os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais e requisitos especificados no Apêndice C deste Regulamento, para os operadores que optarem por aquele Apêndice e estejam engajados em operações com aeronaves que necessitem de dois pilotos, mas que não sejam operações complexas.		
(i) Os requisitos do Apêndice C são idênticos aos do Apêndice B, mas valem apenas para operações que não sejam complexas, conforme definido em 117.3 (q). O Apêndice C não possui requisitos para operações complexas.	(i) Os requisitos do Apêndice C são idênticos aos do Apêndice B, mas valem apenas para operações que não sejam complexas, conforme definido em 117.3 (q). O Apêndice C não possui requisitos para operações complexas.	Notas: os requisitos do Apêndice C são idênticos aos do Apêndice B, mas valem apenas para operações que não sejam complexas, conforme definido em 117.3 (q). O Apêndice C não possui requisitos para operações complexas.	Notas: os requisitos do Apêndice C são idênticos aos do Apêndice B, mas valem apenas para operações que não sejam complexas, conforme definido em 117.3 (q). O Apêndice C não possui requisitos para operações complexas.	(b) Não obstante o especificado nos parágrafos (a)(1), (a)(2) e (a)(3) desta seção, operações aeromédicas aprovadas pela ANAC e realizadas por operadores indicados no parágrafo 117.1(b)(2) podem utilizar os requisitos da seção 117.61 em conjunto com os limites operacionais do Apêndice D deste Regulamento.		
		(c) Não obstante o especificado nos parágrafos (a)(2), (a)(3) e (b) desta seção, operações de treinamento em voo e exame em voo dos operadores dos RBAC nº 121 ou 135 devem ser realizadas pelo Apêndice D para as operações realizadas segundo o parágrafo (b) e pelo Apêndice A para as operações realizadas segundo os parágrafos (a)(2) e (a)(3).	(c) Não obstante o especificado nos parágrafos (a)(2), (a)(3) e (b) desta seção, operações de treinamento em voo e exame em voo dos operadores dos RBAC nº 121 ou 135 devem ser realizadas pelo Apêndice D para as operações realizadas segundo o parágrafo (b) e pelo Apêndice A para as operações realizadas segundo os parágrafos (a)(2) e (a)(3).	(d) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos e apêndices utilizados pelo operador, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.		
(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos e apêndices utilizados pelo operador, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos e apêndices escolhidos pelo operador, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(d) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos e apêndices escolhidos pelo operador, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(d) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos parágrafos e apêndices escolhidos pelo operador, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.			
117.13 Operações de serviço aéreo especializado	117.13 Operações de serviço aéreo especializado	117.13 Operações de serviço aéreo especializado	117.13 Operações de serviço aéreo especializado	117.13 Operações de serviço aéreo especializado		
(a) Cada operador de serviços aéreos especializados mencionado no parágrafo 117.1 (b)(4) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	(a) Cada operador de serviços aéreos especializados mencionado no parágrafo 117.1 (b)(4) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador engajado em serviço aéreo especializado segundo os parágrafos 117.1(b)(3), 117.1(b)(4) e 117.1(b)(5) deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador engajado em serviço aéreo especializado segundo os parágrafos 117.1(b)(3), 117.1(b)(4) e 117.1(b)(5) deve cumprir os limites operacionais e requisitos para tripulação especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	Nota: é possível que o tripulante cumpra o período de adaptação a um novo local, enquanto ainda se encontra adaptado ao local original, conforme o parágrafo 117.5(c). Neste caso, deve se considerar o tripulante aclimatado ao local original, exceto se o tripulante se considerar aclimatado ao novo local e registrar tal informação.	Nota incluída conforme observação em 117.5(c).	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes do Apêndice A, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes do Apêndice A, além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	
117.15 Operações privadas	117.15 Operações privadas	117.15 Operações de aviação geral	117.15 Operações de aviação geral	
(a) Cada operador de serviços aéreos privados mencionado nos parágrafos 117.1 (b)(3) e 117.1 (b)(5) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	(a) Cada operador de serviços aéreos privados mencionado nos parágrafos 117.1 (b)(3) e 117.1 (b)(5) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador de aviação geral segundo o parágrafo 117.1(b)(6) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	(a) Sujeito à seção 117.17 desta Subparte, cada operador de aviação geral segundo o parágrafo 117.1(b)(6) deste Regulamento deve cumprir os limites operacionais e requisitos especificados na seção 117.19 desta Subparte e no Apêndice A deste Regulamento.	
		(b) Não obstante o especificado no parágrafo (a) desta seção, e sujeito à seção 117.17, operações de aviação geral com aviões a jato com dois ou mais pilotos e realizadas por operadores indicados no parágrafo 117.1(b)(6) podem utilizar os requisitos da seção 117.65 em conjunto com os limites operacionais do Apêndice E deste Regulamento. Este parágrafo não se aplica aos operadores de aeronaves de propriedade compartilhada que operem segundo as regras da Subparte K do RBAC nº 91.	(b) Não obstante o especificado no parágrafo (a) desta seção, e sujeito à seção 117.17, operações de aviação geral com aviões a jato com dois ou mais pilotos e realizadas por operadores indicados no parágrafo 117.1(b)(6) podem utilizar os requisitos da seção 117.65 em conjunto com os limites operacionais do Apêndice E deste Regulamento. Este parágrafo não se aplica aos operadores de aeronaves de propriedade compartilhada que operem segundo as regras da Subparte K do RBAC nº 91.	
		(c) Não obstante o especificado no parágrafo (b) desta seção, operações de treinamento em voo e exame em voo dos operadores que operem segundo tal parágrafo devem ser realizadas pelo Apêndice A.	(c) Não obstante o especificado no parágrafo (b) desta seção, operações de treinamento em voo e exame em voo dos operadores que operem segundo tal parágrafo devem ser realizadas pelo Apêndice A.	
(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(b) Cada tripulante de um operador mencionado no parágrafo (a) desta seção deve cumprir os requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(d) Cada tripulante de um operador mencionado nos parágrafos (a) ou (b) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos Apêndices A ou E (conforme escolhido), além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	(d) Cada tripulante de um operador mencionado nos parágrafos (a) ou (b) desta seção deve cumprir os limites operacionais e requisitos constantes dos Apêndices A ou E (conforme escolhido), além dos requisitos constantes da seção 117.21 desta Subparte.	
117.17 Operações sob múltiplos apêndices	117.17 Operações sob múltiplos apêndices	117.17 Operações sob múltiplos apêndices	117.17 Operações sob múltiplos apêndices	
(a) Se dois ou mais apêndices forem aplicáveis a uma jornada específica de um tripulante, as seguintes regras se aplicam:	(a) Se dois ou mais apêndices forem aplicáveis a uma jornada específica de um tripulante, as seguintes regras se aplicam:	(a) Se dois ou mais apêndices forem aplicáveis a uma jornada específica de um tripulante, as seguintes regras se aplicam:	(a) Se dois ou mais apêndices forem aplicáveis a uma jornada específica de um tripulante, as seguintes regras se aplicam:	
(1) a jornada máxima que um tripulante pode cumprir é o limite de jornada contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento; e	(1) a jornada máxima que um tripulante pode cumprir é o limite de jornada contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento; e	(1) a jornada máxima que um tripulante pode cumprir é o limite de jornada contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento; e	(1) a jornada máxima que um tripulante pode cumprir é o limite de jornada contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento; e	
(2) o tempo máximo de voo que um tripulante pode cumprir é o limite de tempo de voo contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento.	(2) o tempo máximo de voo que um tripulante pode cumprir é o limite de tempo de voo contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento.	(2) o tempo máximo de voo que um tripulante pode cumprir é o limite de tempo de voo contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento.	(2) o tempo máximo de voo que um tripulante pode cumprir é o limite de tempo de voo contido no apêndice sob o qual a operação está sendo conduzida naquele momento.	
(b) Na determinação da jornada e do tempo de voo máximos do parágrafo (a) desta seção, o limite determinado de cada apêndice deve ser baseado no horário de início da jornada e não no horário de início da operação sob cada apêndice.	(b) Na determinação da jornada e do tempo de voo máximos do parágrafo (a) desta seção, o limite determinado de cada apêndice deve ser baseado no horário de início da jornada e não no horário de início da operação sob cada apêndice.	(b) Na determinação da jornada e do tempo de voo máximos do parágrafo (a) desta seção, o limite determinado de cada apêndice deve ser baseado no horário de início da jornada e não no horário de início da operação sob cada apêndice.	(b) Na determinação da jornada e do tempo de voo máximos do parágrafo (a) desta seção, o limite determinado de cada apêndice deve ser baseado no horário de início da jornada e não no horário de início da operação sob cada apêndice.	
(c) A qualquer momento em uma jornada, o operador e o tripulante devem assegurar que este último permaneça dentro dos limites cumulativos de jornada e horas de voo para o apêndice sob o qual o operador estiver conduzindo as suas operações naquele momento.	(c) A qualquer momento em uma jornada, o operador e o tripulante devem assegurar que este último permaneça dentro dos limites cumulativos de jornada e horas de voo para o apêndice sob o qual o operador estiver conduzindo as suas operações naquele momento.	(c) A qualquer momento em uma jornada, o operador e o tripulante devem assegurar que este último permaneça dentro dos limites cumulativos de jornada e horas de voo para o apêndice sob o qual o operador estiver conduzindo as suas operações naquele momento.	(c) A qualquer momento em uma jornada, o operador e o tripulante devem assegurar que este último permaneça dentro dos limites cumulativos de jornada e horas de voo para o apêndice sob o qual o operador estiver conduzindo as suas operações naquele momento.	
(d) Sempre que for conduzida uma operação sob dois ou mais apêndices em uma única jornada, o tempo de repouso mínimo após a jornada é aquele contido no apêndice com o maior período de repouso, como se toda a jornada tivesse sido conduzida sob aquele apêndice.	(d) Sempre que for conduzida uma operação sob dois ou mais apêndices em uma única jornada, o tempo de repouso mínimo após a jornada é aquele contido no apêndice com o maior período de repouso, como se toda a jornada tivesse sido conduzida sob aquele apêndice.	(d) Sempre que for conduzida uma operação sob dois ou mais apêndices em uma única jornada, o tempo de repouso mínimo após a jornada é aquele contido no apêndice com o maior período de repouso, como se toda a jornada tivesse sido conduzida sob aquele apêndice.	(d) Sempre que for conduzida uma operação sob dois ou mais apêndices em uma única jornada, o tempo de repouso mínimo após a jornada é aquele contido no apêndice com o maior período de repouso, como se toda a jornada tivesse sido conduzida sob aquele apêndice.	
(e) O tripulante deve cumprir com o requisito de repouso do apêndice determinado no parágrafo (d) dessa seção antes de iniciar uma nova jornada.	(e) O tripulante deve cumprir com o requisito de repouso do apêndice determinado no parágrafo (d) dessa seção antes de iniciar uma nova jornada.	(e) O tripulante deve cumprir com o requisito de repouso do apêndice determinado no parágrafo (d) dessa seção antes de iniciar uma nova jornada.	(e) O tripulante deve cumprir com o requisito de repouso do apêndice determinado no parágrafo (d) dessa seção antes de iniciar uma nova jornada.	
117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos	117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos	117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos	117.19 Obrigações de todos os operadores aéreos	
(a) Aptidão para o trabalho. Nenhum operador pode requerer que um tripulante opere uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, o operador tiver razões para acreditar que aquele tripulante esteja, ou provavelmente venha a estar, sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o desempenho do tripulante de modo a afetar a segurança da operação.	(a) Aptidão para o trabalho. Nenhum operador pode requerer que um tripulante opere uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, o operador tiver razões para acreditar que aquele tripulante esteja, ou provavelmente venha a estar, sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o desempenho do tripulante de modo a afetar a segurança da operação.	(a) Aptidão para o trabalho. Nenhum operador pode requerer que um tripulante opere uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, o operador tiver razões para acreditar que aquele tripulante esteja, ou provavelmente venha a estar, sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o desempenho do tripulante de modo a afetar a segurança da operação.	(a) Aptidão para o trabalho. Nenhum operador pode requerer que um tripulante opere uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, o operador tiver razões para acreditar que aquele tripulante esteja, ou provavelmente venha a estar, sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o desempenho do tripulante de modo a afetar a segurança da operação.	
(b) Limites. O operador deve determinar para cada tripulante os limites operacionais e requisitos que sejam aplicáveis aos tripulantes de acordo com os apêndices que sejam aplicáveis ao operador.	(b) Limites. O operador deve determinar para cada tripulante os limites operacionais e requisitos que sejam aplicáveis aos tripulantes de acordo com os apêndices que sejam aplicáveis ao operador.	(b) Limites. O operador deve determinar para cada tripulante os limites operacionais e requisitos que sejam aplicáveis aos tripulantes de acordo com os apêndices que sejam aplicáveis ao operador.	(b) Limites. O operador deve determinar para cada tripulante os limites operacionais e requisitos que sejam aplicáveis aos tripulantes de acordo com os apêndices que sejam aplicáveis ao operador.	
(c) Manual. Exceto como previsto no parágrafo 117.19 (i) desta seção, o operador deve incluir em seu manual aceito pela ANAC, as seguintes informações:	(c) Manual. Exceto como previsto no parágrafo 117.19 (i) desta seção, o operador deve incluir em seu manual aceito pela ANAC, as seguintes informações:	(c) Manual. Exceto como previsto no parágrafo 117.19(i) desta seção, o operador deve incluir em seu manual aceito pela ANAC, as seguintes informações:	(c) Manual. Exceto como previsto no parágrafo 117.19(i) desta seção, o operador deve incluir em seu manual aceito pela ANAC, as seguintes informações:	
(1) os apêndices a serem utilizados pelo operador;	(1) os apêndices a serem utilizados pelo operador;	(1) os apêndices a serem utilizados pelo operador;	(1) os apêndices a serem utilizados pelo operador;	
(2) os limites advindos do cumprimento de cada apêndice aplicável a cada tripulante, informando:	(2) os limites advindos do cumprimento de cada apêndice aplicável a cada tripulante, informando:	(2) os limites advindos do cumprimento de cada apêndice aplicável a cada tripulante, informando:	(2) os limites advindos do cumprimento de cada apêndice aplicável a cada tripulante, informando:	
(i) cada limite máximo para cada apêndice;	(i) cada limite máximo para cada apêndice;	(i) cada limite máximo para cada apêndice;	(i) cada limite máximo para cada apêndice;	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
(ii) cada limite mínimo para cada apêndice;	(ii) cada limite mínimo para cada apêndice;	(ii) cada limite mínimo para cada apêndice; e	(ii) cada limite mínimo para cada apêndice; e	
(iii) os limites relevantes caso o operador utilize um SGRF; e	(iii) os limites relevantes caso o operador utilize um SGRF; e	(iii) os limites relevantes caso o operador utilize um SGRF;	(iii) os limites relevantes caso o operador utilize um SGRF;	
(3) para os tripulantes conduzindo uma dada operação: cada limite mencionado no parágrafo (c)(2) desta seção como alterado pelo operador para os tripulantes e para a operação, desde que não exceda o limite máximo, ou reduza o limite mínimo, especificado no apêndice aplicável ou SGRF (seção 117.63); e	(3) para os tripulantes conduzindo uma dada operação: cada limite mencionado no parágrafo (c)(2) desta seção como alterado pelo operador para os tripulantes e para a operação, desde que não exceda o limite máximo, ou reduza o limite mínimo, especificado no apêndice aplicável ou SGRF (seção 117.63); e	(3) para os tripulantes conduzindo uma dada operação: cada limite mencionado no parágrafo (c)(2) desta seção como alterado pelo operador para os tripulantes e para a operação, desde que não exceda o limite máximo, ou reduza o limite mínimo, especificado no apêndice aplicável ou SGRF (seção 117.63); e	(3) para os tripulantes conduzindo uma dada operação: cada limite mencionado no parágrafo (c)(2) desta seção como alterado pelo operador para os tripulantes e para a operação, desde que não exceda o limite máximo, ou reduza o limite mínimo, especificado no apêndice aplicável ou SGRF (seção 117.63); e	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(4) sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido na seção 117.61 deste Regulamento: para cada tripulante conduzindo uma dada operação, cada limite referenciado no parágrafo (c)(3) desta seção com as alterações necessárias para levar em conta o possível perigo.	(4) sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido na seção 117.61 deste Regulamento: para cada tripulante conduzindo uma dada operação, cada limite referenciado no parágrafo (c)(3) desta seção com as alterações necessárias para levar em conta o possível perigo.	(4) sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido na seção 117.61 deste Regulamento: para cada tripulante conduzindo uma dada operação, cada limite referenciado no parágrafo (c)(3) desta seção com as alterações necessárias para levar em conta o possível perigo.	(4) sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido na seção 117.61 deste Regulamento: para cada tripulante conduzindo uma dada operação, cada limite referenciado no parágrafo (c)(3) desta seção com as alterações necessárias para levar em conta o possível perigo.	
(5) Responsabilidade dos funcionários do operador. Cada operador deve incluir no seu manual as responsabilidades para o gerenciamento da fadiga e gerenciamento de risco da fadiga.	(5) Responsabilidade dos funcionários do operador. Cada operador deve incluir no seu manual as responsabilidades para o gerenciamento da fadiga e gerenciamento de risco da fadiga.	(5) Responsabilidade dos funcionários do operador. Cada operador deve incluir no seu manual as responsabilidades para o gerenciamento da fadiga e gerenciamento de risco da fadiga.	(5) Responsabilidade dos funcionários do operador. Cada operador deve incluir no seu manual as responsabilidades para o gerenciamento da fadiga e gerenciamento de risco da fadiga.	
		(6) Compromisso com o desenvolvimento e manutenção de uma cultura de segurança operacional positiva.	(6) Compromisso com o desenvolvimento e manutenção de uma cultura de segurança operacional positiva.	
(d) [Reservado].	(d) [Reservado].	(d) [Reservado].	(d) [Reservado].	
(e) Registros e reportes.				
(1) O operador deve manter registros, incluindo reportes e documentos relevantes do seguinte:	(1) O operador deve manter registros, incluindo reportes e documentos relevantes do seguinte:	(1) O operador deve manter registros, incluindo reportes e documentos relevantes do seguinte:	(1) O operador deve manter registros, incluindo reportes e documentos relevantes do seguinte:	
(i) escala de trabalho prevista dos tripulantes;				
(ii) escala de trabalho realizada dos tripulantes, horas de jornada e de voo;	(ii) escala de trabalho realizada dos tripulantes, horas de jornada e de voo;	(ii) escala de trabalho realizada dos tripulantes, horas de jornada e de voo;	(ii) escala de trabalho realizada dos tripulantes, horas de jornada e de voo;	
(iii) períodos reais de repouso e de descanso referentes à jornada interrompida e a bordo de aeronave, reserva, sobreaviso e folga; e	(iii) períodos reais de repouso e de descanso referentes à jornada interrompida e a bordo de aeronave, reserva, sobreaviso e folga; e	(iii) períodos reais de repouso e de descanso referentes à jornada interrompida e a bordo de aeronave, reserva, sobreaviso e folga; e	(iii) períodos reais de repouso e de descanso referentes à jornada interrompida e a bordo de aeronave, reserva, sobreaviso e folga; e	
(iv) os limites de jornada e de horas de voo constantes do seu manual que foram excedidos de acordo com os requisitos pertinentes dos apêndices aplicáveis ao operador ou de acordo com o SGRF, com informações suficientes para demonstrar o cumprimento do parágrafo (e)(3) desta seção.	(iv) os limites de jornada e de horas de voo constantes do seu manual que foram excedidos de acordo com os requisitos pertinentes dos apêndices aplicáveis ao operador ou de acordo com o SGRF, com informações suficientes para demonstrar o cumprimento do parágrafo (e)(3) desta seção.	(iv) os limites de jornada e de horas de voo constantes do seu manual que foram excedidos de acordo com os requisitos pertinentes dos apêndices aplicáveis ao operador ou de acordo com o SGRF, com informações suficientes para demonstrar o cumprimento do parágrafo (e)(3) desta seção.	(iv) os limites de jornada e de horas de voo constantes do seu manual que foram excedidos de acordo com os requisitos pertinentes dos apêndices aplicáveis ao operador ou de acordo com o SGRF, com informações suficientes para demonstrar o cumprimento do parágrafo (e)(3) desta seção.	
(2) Cada registro referenciado no parágrafo (e)(1) desta seção, incluindo cópia dos reportes e documentos, deve ser arquivada por pelo menos cinco anos a partir da data na qual o registro ou sua cópia foram produzidos.	(2) Cada registro referenciado no parágrafo (e)(1) desta seção, incluindo cópia dos reportes e documentos, deve ser arquivada por pelo menos cinco anos a partir da data na qual o registro ou sua cópia foram produzidos.	(2) Cada registro referenciado no parágrafo (e)(1) desta seção, incluindo cópia dos reportes e documentos, deve ser arquivada por pelo menos cinco anos a partir da data na qual o registro ou sua cópia foram produzidos.	(2) Cada registro referenciado no parágrafo (e)(1) desta seção, incluindo cópia dos reportes e documentos, deve ser arquivada por pelo menos cinco anos a partir da data na qual o registro ou sua cópia foram produzidos.	
(3) Cada registro referente a uma extensão de uma jornada ou tempo de voo referenciado no parágrafo (e)(1)(iv) desta seção deve ser:	(3) Cada registro referente a uma extensão de uma jornada ou tempo de voo referenciado no parágrafo (e)(1)(iv) desta seção deve ser:	(3) Cada registro referente a uma extensão de uma jornada ou tempo de voo referenciado no parágrafo (e)(1)(iv) desta seção deve ser:	(3) Cada registro referente a uma extensão de uma jornada ou tempo de voo referenciado no parágrafo (e)(1)(iv) desta seção deve ser:	
(i) estudado e utilizado pelo operador para melhorar continuamente o seu gerenciamento da fadiga e o seu gerenciamento de risco da fadiga; e	(i) estudado e utilizado pelo operador para melhorar continuamente o seu gerenciamento da fadiga e o seu gerenciamento de risco da fadiga; e	(i) estudado e utilizado pelo operador para melhorar continuamente o seu gerenciamento da fadiga e o seu gerenciamento de risco da fadiga; e	(i) estudado e utilizado pelo operador para melhorar continuamente o seu gerenciamento da fadiga e o seu gerenciamento de risco da fadiga; e	
(ii) enviado à ANAC em até 15 (dias) dias após a ocorrência da extensão.	(ii) enviado à ANAC em até 15 (dias) dias após a ocorrência da extensão, exceto se de outra forma autorizado pela ANAC.	(ii) enviado à ANAC em até 15 (quinze) dias após a ocorrência da extensão.	(ii) enviado à ANAC em até 15 (quinze) dias após a ocorrência da extensão, exceto se de outra forma autorizado pela ANAC.	Os operadores sob o RBAC nº 121 já são obrigados a enviar os dados de extensão, de forma estruturada, por meio do Sistema Eletrônico de Registro de Voo (SRV), regulado pela Resolução nº 219, de 13 de março de 2012, e pela Portaria nº 791/SSO, de 26 de abril de 2012. Ocorre que o prazo para envio desses dados é até o 18º dia do mês subsequente ao das operações (art. 2º, § 2º) e, por não satisfazer ao prazo de 15 dias após a ocorrência, atualmente as empresas ficam obrigadas a reportar as extensões duas vezes à ANAC. Propõe-se simplificação do procedimento, reduzindo a carga burocrática associada, tanto para operadores quanto para a ANAC, por se considerar que não há criticidade em receber as informações alguns dias depois, uma vez que não há normalmente ações imediatas a serem tomadas. O detalhamento sobre quem seria autorizado, mencionando quem já envia os dados em prazo distinto em cumprimento à resolução, constaria em IS.
(f) Base contratual.	(f) Base contratual.	(f) Base contratual.	(f) Base contratual.	
(1) Um operador aéreo engajado em serviços de transporte aéreo público deve:	(1) Um operador aéreo engajado em serviços de transporte aéreo deve:	(1) Os operadores aéreos referenciados na seção 117.1 devem:	(1) Os operadores aéreos referenciados na seção 117.1 devem:	Proposta suplementada pela Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(i) determinar a base contratual de cada tripulante e informar a cada tripulante a sua base; ou	(i) determinar a base contratual de cada tripulante e informar a cada tripulante a sua base; ou	(i) determinar a base contratual de cada tripulante e informar a cada tripulante a sua base; ou	(i) determinar a base contratual de cada tripulante e informar a cada tripulante a sua base; ou	
(ii) incluir no manual detalhes de como é feita a determinação da base contratual bem como procedimentos que assegurem que qualquer alteração na base contratual do tripulante não afete adversamente a segurança operacional.	(ii) incluir no manual detalhes de como é feita a determinação da base contratual bem como procedimentos que assegurem que qualquer alteração na base contratual do tripulante não afete adversamente a segurança operacional.	(ii) incluir no manual detalhes de como é feita a determinação da base contratual bem como procedimentos que assegurem que qualquer alteração na base contratual do tripulante não afete adversamente a segurança operacional.	(ii) incluir no manual detalhes de como é feita a determinação da base contratual bem como procedimentos que assegurem que qualquer alteração na base contratual do tripulante não afete adversamente a segurança operacional.	
(g) Escala de serviço. O operador deve publicar cada escala de serviço com a antecedência mínima prevista nos art. 26 e 27 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(g) Escala de serviço. O operador deve publicar cada escala de serviço com a antecedência mínima prevista nos art. 26 e 27 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(g) Escala de serviço. O operador deve publicar cada escala de serviço com a antecedência mínima prevista na seção A117.9 do Apêndice A.	(g) Escala de serviço. O operador deve publicar cada escala de serviço com a antecedência mínima prevista na seção A117.9 do Apêndice A.	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
(h) Tripulantes. O operador aéreo previsto neste Regulamento deve assegurar que cada um dos seus tripulantes, quando a seu serviço, cumpra os requisitos contidos neste Regulamento.	(h) Tripulantes. O operador aéreo previsto neste Regulamento deve assegurar que cada um dos seus tripulantes, quando a seu serviço, cumpra os requisitos contidos neste Regulamento.	(h) Tripulantes. O operador aéreo previsto neste Regulamento deve assegurar que cada um dos seus tripulantes, quando a seu serviço, cumpra os requisitos contidos neste Regulamento.	(h) Tripulantes. O operador aéreo previsto neste Regulamento deve assegurar que cada um dos seus tripulantes, quando a seu serviço, cumpra os requisitos contidos neste Regulamento.	
(i) Operadores privados operando segundo o RBHA 91, ou Regulamento que venha a substituí-lo, quando realizando operações sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave, não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos no parágrafo (c) desta seção.	(i) Operadores privados operando segundo o RBHA 91, ou Regulamento que venha a substituí-lo, quando realizando operações sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave, não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos no parágrafo (c) desta seção.	(i) Exceto conforme especificado na seção 117.63 para operações realizadas sob um SGRF, os operadores referenciados no parágrafo 117.1(b)(6) não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos no parágrafo (c) desta seção.	(i) Exceto conforme especificado na seção 117.63 para operações realizadas sob um SGRF, os operadores referenciados no parágrafo 117.1(b)(6) não necessitam elaborar um manual que contenha os requisitos contidos no parágrafo (c) desta seção.	
(j) Nos casos em que o GRF ou SGRF autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho ou a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações devem ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.	(j) Nos casos em que o GRF ou SGRF autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho ou a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações devem ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.	(j) [Reservado].	(j) [Reservado].	
		Nota: nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores ou período de repouso inferiores aos trazidos na Lei nº 13.475/2017, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem 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.	Nota: nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores ou período de repouso inferiores aos trazidos na Lei nº 13.475/2017, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem 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.	
117.21 Obrigações dos tripulantes	117.21 Obrigações dos tripulantes	117.21 Obrigações dos tripulantes	117.21 Obrigações dos tripulantes	
(a) Um tripulante empregado por um operador deve utilizar a oportunidade de sono, os períodos de repouso, descanso e adaptação para obter a quantidade de sono suficiente para realizar com segurança a próxima atividade prevista na escala de trabalho.	(a) Um tripulante empregado por um operador deve utilizar a oportunidade de sono, os períodos de repouso, descanso e adaptação para obter a quantidade de sono suficiente para realizar com segurança a próxima atividade prevista na escala de trabalho.	(a) Um tripulante deve utilizar a oportunidade de sono anterior à jornada, os períodos de repouso, descanso e adaptação para obter a quantidade de sono suficiente para realizar com segurança a próxima atividade prevista na escala de trabalho.	(a) Um tripulante deve utilizar a oportunidade de sono anterior à jornada, os períodos de repouso, descanso e adaptação para obter a quantidade de sono suficiente para realizar com segurança a próxima atividade prevista na escala de trabalho.	
(b) Nenhum tripulante pode aceitar operar uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, tiver razões para acreditar que esteja, ou provavelmente venha a estar sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o seu desempenho de modo a afetar a segurança da operação.	(b) Nenhum tripulante pode aceitar operar uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, tiver razões para acreditar que esteja, ou provavelmente venha a estar sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o seu desempenho de modo a afetar a segurança da operação.	(b) Nenhum tripulante pode aceitar operar uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, tiver razões para acreditar que esteja, ou provavelmente venha a estar sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o seu desempenho de modo a afetar a segurança da operação.	(b) Nenhum tripulante pode aceitar operar uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, tiver razões para acreditar que esteja, ou provavelmente venha a estar sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o seu desempenho de modo a afetar a segurança da operação.	
(c) Um tripulante empregado por um operador deve, antes de qualquer jornada, informar ao operador qualquer situação que o esteja afetando, ou seja, relacionada à jornada, sobre a qual tenha razão para acreditar que pode afetar sua capacidade de atender às políticas de gerenciamento de risco da fadiga do operador ou os limites operacionais e requisitos dos apêndices aplicáveis ao operador.	(c) Um tripulante empregado por um operador deve, antes de qualquer jornada, informar ao operador qualquer situação que o esteja afetando, ou seja, relacionada à jornada, sobre a qual tenha razão para acreditar que pode afetar sua capacidade de atender às políticas de gerenciamento de risco da fadiga do operador ou os limites operacionais e requisitos dos apêndices aplicáveis ao operador.	(c) Um tripulante deve, antes de qualquer jornada, informar ao operador qualquer situação que o esteja afetando, ou seja, relacionada à jornada, sobre a qual tenha razão para acreditar que pode afetar sua capacidade de atender às políticas de gerenciamento de risco da fadiga do operador ou os limites operacionais e requisitos dos apêndices aplicáveis ao operador.	(c) Um tripulante deve, antes de qualquer jornada, informar ao operador qualquer situação que o esteja afetando, ou seja, relacionada à jornada, sobre a qual tenha razão para acreditar que pode afetar sua capacidade de atender às políticas de gerenciamento de risco da fadiga do operador ou os limites operacionais e requisitos dos apêndices aplicáveis ao operador.	Correção textual, em alinhamento ao CAO 48.1 Instrument 2013, que lhe deu origem: “16.2 An FCM employed by an AOC holder must, before any FDP, disclose to the AOC holder anything affecting the FCM or connected with the FDP, which he or she has reason to believe may affect his or her ability to meet the AOC holder’s fatigue risk management policies or the limits and requirements of the Appendix or Appendices that the holder has chosen to apply to the FCM.” O “relacionada à jornada” não é uma explicação da frase anterior, mas uma segunda possível condição.
(1) Este parágrafo não requer que o tripulante informe repetidamente uma situação de caráter permanente que já tenha sido anteriormente relatada ao operador.	(1) Este parágrafo não requer que o tripulante informe repetidamente uma situação de caráter permanente que já tenha sido anteriormente relatada ao operador.	(1) Este parágrafo não requer que o tripulante informe repetidamente uma situação de caráter permanente que já tenha sido anteriormente relatada ao operador.	(1) Este parágrafo não requer que o tripulante informe repetidamente uma situação de caráter permanente que já tenha sido anteriormente relatada ao operador.	
		117.23 até 117.59 [Reservado]	117.23 até 117.59 [Reservado]	
SUBPARTE C GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (GRF) E SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (SGRF)	SUBPARTE C GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (GRF) E SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (SGRF)	SUBPARTE C GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (GRF) E SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (SGRF)	SUBPARTE C GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (GRF) E SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DA FADIGA (SGRF)	
117.61 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF)	117.61 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF)	117.61 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndices B, C e D	117.61 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndices B, C e D	
(a) Esta seção é aplicável aos operadores que conduzam operações sob os apêndices B ou C deste Regulamento.	(a) Esta seção é aplicável aos operadores que conduzam operações sob os Apêndices B ou C deste Regulamento.	(a) Esta seção é aplicável aos operadores especificados na seção 117.11 da Subparte B que optarem por operar segundo os Apêndices B, C ou D. Nenhum operador pode exceder qualquer provisão do Apêndice A a menos que tenha o seu gerenciamento de risco de fadiga (GRF) aceito pela ANAC segundo os requisitos previstos nos Apêndices B, C ou D, de forma que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto no Apêndice A deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	(a) Esta seção é aplicável aos operadores especificados na seção 117.11 da Subparte B que optarem por operar segundo os Apêndices B, C ou D. Nenhum operador pode exceder qualquer provisão do Apêndice A a menos que tenha o seu gerenciamento de risco de fadiga (GRF) aceito pela ANAC segundo os requisitos previstos nos Apêndices B, C ou D, de forma que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto no Apêndice A deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	
(b) Os procedimentos descritos nesta seção podem ser atendidos, pelo menos em parte, pelos procedimentos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).	(b) Os procedimentos descritos nesta seção podem ser atendidos, pelo menos em parte, pelos procedimentos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).	(b) Os procedimentos descritos nesta seção podem ser atendidos, pelo menos em parte, pelos procedimentos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).	(b) Os procedimentos descritos nesta seção podem ser atendidos, pelo menos em parte, pelos procedimentos do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).	
(c) O operador deve incluir os seguintes itens no seu manual:	(c) O operador deve incluir os seguintes itens no seu manual:	(c) O operador deve incluir os seguintes itens no seu manual:	(c) O operador deve incluir os seguintes itens no seu manual:	
(1) todos os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19 (c), 117.19 (e) e 117.19 (f)(1)(ii) deste Regulamento;	(1) todos os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19 (c), 117.19 (e) e 117.19 (f)(1)(ii) deste Regulamento;	(1) os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19(c), 117.19(e) e 117.19(f)(1)(ii) deste Regulamento;	(1) os procedimentos requeridos pelos parágrafos 117.19(c), 117.19(e) e 117.19(f)(1)(ii) deste Regulamento;	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	(2) os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	
(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19 (c)(4) relacionados à identificação de perigos;	(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19 (c)(4) relacionados à identificação de perigos;	(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19 (c)(4) relacionados à identificação de perigos;	(3) os procedimentos para determinar os limites operacionais e requisitos requeridos pelo parágrafo 117.19 (c)(4) relacionados à identificação de perigos;	
(4) os procedimentos para monitoramento contínuo e avaliação das políticas, limites, práticas e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (c)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;	(4) os procedimentos para monitoramento contínuo e avaliação das políticas, limites, práticas e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (c)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;	(4) os procedimentos para monitoramento contínuo e avaliação das políticas, limites, práticas e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (c)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;	(4) os procedimentos para monitoramento contínuo e avaliação das políticas, limites, práticas e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (c)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;	
(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	
(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	
(ii) não afetem a segurança operacional;				
(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção; e	(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção; e	(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção;	(6) uma descrição dos recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção;	
(7) as atribuições e responsabilidades do GAGEF.	(7) as atribuições e responsabilidades do GAGEF	(7) as atribuições e responsabilidades do GAGEF; e	(7) as atribuições e responsabilidades do GAGEF; e	
		(8) os procedimentos para atendimento aos requisitos dos Apêndices aplicáveis deste regulamento.	(8) os procedimentos para atendimento aos requisitos dos Apêndices aplicáveis deste regulamento.	
(d) Cada operador deve:				
(1) realizar treinamento inicial e periódico dos funcionários responsáveis pelo cumprimento das regras deste Regulamento (incluindo gestores, tripulantes, despachantes operacionais de voo e pessoal da escala de voo) abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições;	(1) realizar treinamento inicial e periódico dos funcionários responsáveis pelo cumprimento das regras deste Regulamento (incluindo gestores, tripulantes, despachantes operacionais de voo e pessoal da escala de voo) abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições;	(1) realizar treinamento inicial e periódico dos funcionários responsáveis pelo cumprimento das regras deste Regulamento (incluindo gestores, tripulantes, despachantes operacionais de voo e pessoal da escala de voo) abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições;	(1) realizar treinamento inicial e periódico dos funcionários responsáveis pelo cumprimento das regras deste Regulamento (incluindo gestores, tripulantes, despachantes operacionais de voo e pessoal da escala de voo) abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições;	
(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico; e	(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico; e	(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico; e	(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico; e	
(3) incluir os currículos de treinamento requeridos por este parágrafo no programa de treinamento operacional.	(3) incluir os currículos de treinamento requeridos por este parágrafo no programa de treinamento operacional.	(3) incluir os currículos de treinamento requeridos por este parágrafo no programa de treinamento operacional.	(3) incluir os currículos de treinamento requeridos por este parágrafo no programa de treinamento operacional.	
(e) O treinamento inicial requerido pelo parágrafo (d)(1) desta seção deve ocorrer em até um ano tanto para empregados já contratados quanto para os recém-contratados a partir da data de vigência deste Regulamento.	(e) [Reservado]	(e) O treinamento inicial requerido pelo parágrafo (d)(1) desta seção deve ocorrer em até um ano tanto para empregados já contratados quanto para os recém-contratados a partir da data de vigência deste Regulamento.	(e) [Reservado]	Conforme proposto no tópico "Prazo para cumprimento do treinamento de GRF" da AIR.
(f) O treinamento inicial deve:				
(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento;	(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento;	(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento;	(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento;	
(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	
(i) as causas da fadiga;				
(ii) os prejuízos decorrentes da fadiga;				
(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	
(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual; e	(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual; e	(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual; e	(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual; e	
(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento e, quando requerido, no manual.	
(g) O treinamento periódico deve:				
(1) ser realizado a cada dois anos;	(1) ser realizado a cada dois anos;	(1) ser realizado, no máximo, a cada dois anos;	(1) ser realizado, no máximo, a cada dois anos;	
(2) estar de acordo com um currículo de treinamento; e	(2) estar de acordo com um currículo de treinamento; e	(2) estar de acordo com um currículo de treinamento; e	(2) estar de acordo com um currículo de treinamento; e	
(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (f) desta seção.	(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (f) desta seção.	(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (f) desta seção.	(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (f) desta seção.	
(h) Um tripulante deve:				
(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (d) desta seção; e	
(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	
(i) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	(i) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	(i) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	(i) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	
(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
		(j) Um requerente de uma autorização para uso de um GRF deve apresentar um requerimento:	(j) Um requerente de uma autorização para uso de um GRF deve apresentar um requerimento:	
		(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	
		(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	
117.63 Sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF)	117.63 Sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF)	117.63 Sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF)	117.63 Sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF)	
(a) Nenhum operador pode exceder qualquer provisão deste Regulamento a menos que aprovado pela ANAC por meio de um sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF) que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto nos Apêndices A, B ou C contra acidentes ou incidentes relacionados à fadiga.	(a) Nenhum operador pode exceder qualquer provisão deste Regulamento a menos que aprovado pela ANAC por meio de um sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF) que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto nos Apêndices A, B ou C contra acidentes ou incidentes relacionados à fadiga.	(a) Nenhum operador pode exceder qualquer provisão deste Regulamento a menos que aprovado pela ANAC por meio de um sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF) que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto nos Apêndices deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	(a) Nenhum operador pode exceder qualquer provisão deste Regulamento a menos que aprovado pela ANAC por meio de um sistema de gerenciamento de risco da fadiga (SGRF) que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto nos Apêndices deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	
(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:	(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:	(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:	(b) O SGRF deve conter os seguintes componentes:	
(1) política e objetivos de gerenciamento de risco da fadiga, que contenham os seguintes elementos:	(1) política e objetivos de gerenciamento de risco da fadiga, que contenham os seguintes elementos:	(1) política e objetivos do SGRF, que contenham os seguintes elementos:	(1) política e objetivos do SGRF, que contenham os seguintes elementos:	
(i) compromisso da administração;	(i) compromisso da administração;	(i) política e compromisso da administração;	(i) política e compromisso da administração;	
(ii) responsabilidade acerca do gerenciamento de risco da fadiga;	(ii) responsabilidade acerca do gerenciamento de risco da fadiga;	(ii) responsabilidade acerca da gestão de risco da fadiga;	(ii) responsabilidade acerca da gestão de risco da fadiga;	
(iii) designação do responsável pelo SGRF, e os componentes do GAGEF; e	(iii) designação do responsável pelo SGRF, e os componentes do GAGEF; e	(iii) designação do responsável pelo SGRF e os componentes do GAGEF; e	(iii) designação do responsável pelo SGRF e os componentes do GAGEF; e	
(iv) documentação;	(iv) documentação;	(iv) documentação;	(iv) documentação;	
(2) gerenciamento de riscos da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(2) gerenciamento de riscos da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(2) gerenciamento de riscos da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(2) gerenciamento de riscos da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	
(i) processo de reporte de fadiga da tripulação;	(i) processo de reporte de fadiga da tripulação;	(i) processo de monitoramento da fadiga da tripulação, incluindo, mas não se limitando a:	(i) processo de monitoramento da fadiga da tripulação, incluindo, mas não se limitando a:	
(ii) processo de monitoramento de fadiga da tripulação;	(ii) processo de monitoramento de fadiga da tripulação;	(A) processo de reporte de fadiga da tripulação;	(A) processo de reporte de fadiga da tripulação;	
(iii) processo de reporte de incidentes relacionados à fadiga da tripulação;	(iii) processo de reporte de incidentes relacionados à fadiga da tripulação;	(B) processo de reporte de eventos relacionados à fadiga da tripulação;	(B) processo de reporte de eventos relacionados à fadiga da tripulação;	
(iv) processo de identificação de perigos; e	(iv) processo de identificação de perigos; e	(ii) processo de identificação de perigos; e	(ii) processo de identificação de perigos; e	
(v) processo de avaliação e mitigação dos riscos;	(v) processo de avaliação e mitigação dos riscos;	(iii) processo de avaliação e mitigação dos riscos;	(iii) processo de avaliação e mitigação dos riscos;	
(3) garantia da segurança operacional quanto à fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(3) garantia da segurança operacional quanto à fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(3) garantia da segurança operacional quanto à fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(3) garantia da segurança operacional quanto à fadiga, que contenha os seguintes elementos:	
(i) processo de monitoramento do desempenho do SGRF;	(i) processo de monitoramento do desempenho do SGRF;	(i) processo de monitoramento do desempenho do SGRF;	(i) processo de monitoramento do desempenho do SGRF;	
(ii) processo de gestão da mudança (organizacional e operacional); e	(ii) processo de gestão da mudança (organizacional e operacional); e	(ii) processo de gestão da mudança (organizacional e operacional); e	(ii) processo de gestão da mudança (organizacional e operacional); e	
(iii) processo de melhoria contínua do SGRF; e	(iii) processo de melhoria contínua do SGRF; e	(iii) processo de melhoria contínua do SGRF; e	(iii) processo de melhoria contínua do SGRF; e	
(4) promoção do gerenciamento de risco da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(4) promoção do gerenciamento de risco da fadiga, que contenha os seguintes elementos:	(4) promoção do SGRF, que contenha os seguintes elementos:	(4) promoção do SGRF, que contenha os seguintes elementos:	
(i) processo de treinamento para educação e conscientização; e	(i) processo de treinamento para educação e conscientização; e	(i) processo de treinamento para educação e conscientização; e	(i) processo de treinamento para educação e conscientização; e	
(ii) processo de comunicação acerca do SGRF.	(ii) processo de comunicação acerca do SGRF.	(ii) processo de comunicação acerca do SGRF; e	(ii) processo de comunicação acerca do SGRF; e	
		(5) procedimentos operacionais aplicáveis à operação com limites específicos.	(5) procedimentos operacionais aplicáveis à operação com limites específicos.	
		(c) Um requerente de uma aprovação para uso de um SGRF deve apresentar um requerimento:	(c) Um requerente de uma aprovação para uso de um SGRF deve apresentar um requerimento:	
		(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	
		(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao requerente.	
		117.65 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndice E	117.65 Gerenciamento de risco da fadiga (GRF) – Apêndice E	
		(a) Esta seção é aplicável aos operadores especificados no parágrafo 117.15(b) da Subparte B. Nenhum operador pode exceder qualquer provisão do Apêndice A a menos que tenha o seu gerenciamento de risco de fadiga (GRF) aceito pela ANAC segundo os requisitos previstos no Apêndice E, de forma que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto no Apêndice A deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	(a) Esta seção é aplicável aos operadores especificados no parágrafo 117.15(b) da Subparte B. Nenhum operador pode exceder qualquer provisão do Apêndice A a menos que tenha o seu gerenciamento de risco de fadiga (GRF) aceito pela ANAC segundo os requisitos previstos no Apêndice E, de forma que proporcione pelo menos um nível de segurança equivalente ao previsto no Apêndice A deste Regulamento contra eventos relacionados à fadiga.	
		(b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens:	(b) O operador deve assegurar o cumprimento dos seguintes itens:	
		(1) [Reservado].	(1) [Reservado].	
		(2) adotar os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	(2) adotar os procedimentos para identificar qualquer perigo razoavelmente previsível que possa comprometer o estado de alerta de um tripulante durante uma jornada;	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
		(3) adotar os procedimentos para determinar novos limites operacionais sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido no parágrafo 117.65(b)(2), com as alterações necessárias para levar em conta estes possíveis perigos;	(3) adotar os procedimentos para determinar novos limites operacionais sempre que for necessário levar em consideração possíveis perigos de acordo com o requerido no parágrafo 117.65(b)(2), com as alterações necessárias para levar em conta estes possíveis perigos;	
		(4) adotar os procedimentos para monitoramento contínuo e avaliação das políticas, limites, procedimentos e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (b)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;	(4) adotar os procedimentos para monitoramento contínuo e avaliação das políticas, limites, procedimentos e experiências organizacionais relevantes, levando em conta os perigos identificados pelo procedimento requerido pelo parágrafo (b)(2) desta seção, visando a melhoria contínua do gerenciamento da fadiga e do gerenciamento de risco da fadiga;	
		(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, deve adotar os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	(5) caso o operador conduza operações sob múltiplos apêndices, deve adotar os procedimentos para assegurar que as transições entre os diferentes limites dos apêndices:	
		(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	(i) sejam realizadas de acordo com a seção 117.17 deste Regulamento; e	
		(ii) não afetem a segurança operacional;	(ii) não afetem a segurança operacional;	
		(6) descrever os recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção, incluindo os currículos de treinamento; e	(6) descrever os recursos de treinamento requeridos pelo parágrafo (d) desta seção, incluindo os currículos de treinamento; e	
		(7) adotar os procedimentos para atendimento aos requisitos do Apêndice E.	(7) adotar os procedimentos para atendimento aos requisitos do Apêndice E.	
		(c) Cada operador deve:	(c) Cada operador deve:	
		(1) realizar treinamento inicial e periódico dos tripulantes abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições; e	(1) realizar treinamento inicial e periódico dos tripulantes abordando provisões relevantes sobre os riscos relacionados à fadiga nas suas atribuições; e	
		(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico.	(2) avaliar o conhecimento dos funcionários referenciados no parágrafo (d)(1) quanto ao conteúdo do treinamento ao término de cada treinamento inicial e periódico.	
		(d) O treinamento inicial deve:	(d) O treinamento inicial deve:	
		(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento, conforme previsões do operador ou da empresa contratada;	(1) ser realizado de acordo com um currículo de treinamento, conforme previsões do operador ou da empresa contratada;	
		(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	(2) prover conhecimento e entendimento detalhado do seguinte:	
		(i) as causas da fadiga;	(i) as causas da fadiga;	
		(ii) os prejuízos decorrentes da fadiga;	(ii) os prejuízos decorrentes da fadiga;	
		(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	(iii) o gerenciamento dos riscos associados à fadiga; e	
		(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento; e	(iv) as obrigações e os procedimentos de gerenciamento de risco da fadiga do operador, de acordo com o previsto neste Regulamento; e	
		(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento.	(3) permitir que cada tripulante cumpra suas obrigações de acordo com o previsto neste Regulamento.	
		(e) O treinamento periódico deve:	(e) O treinamento periódico deve:	
		(1) ser realizado, no máximo, a cada dois anos;	(1) ser realizado, no máximo, a cada dois anos;	
		(2) estar de acordo com o currículo de treinamento; e	(2) estar de acordo com o currículo de treinamento; e	
		(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (d) desta seção.	(3) rever, construir e ampliar o conhecimento e entendimento adquirido sob o parágrafo (d) desta seção.	
		(f) Um tripulante deve:	(f) Um tripulante deve:	
		(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (e) desta seção; e	(1) participar do treinamento inicial e de cada treinamento periódico requerido pelo parágrafo (e) desta seção; e	
		(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	(2) ser aprovado em uma avaliação ao final de cada treinamento.	
		(g) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	(g) Cada operador deve manter os registros com detalhes suficientes para demonstrar a execução de cada treinamento e respectiva avaliação de cada um dos seus tripulantes.	
		(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	(1) Cada registro deve ser arquivado por no mínimo cinco anos.	
		(h) Um operador que pretenda utilizar um GRF deve encaminhar, previamente à operação sob o Apêndice E, uma documentação:	(h) Um operador que pretenda utilizar um GRF deve encaminhar, previamente à operação sob o Apêndice E, uma documentação:	
		(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	(1) no formato e da maneira estabelecida pela ANAC; e	
		(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao operador.	(2) contendo todas as informações estabelecidas pela ANAC ao operador.	
		(i) A ANAC, a qualquer tempo, caso identifique o descumprimento de qualquer requisito pertinente à operação sob o Apêndice E, poderá suspender a operação, até que sejam sanadas as não conformidades.	(i) A ANAC, a qualquer tempo, caso identifique o descumprimento de qualquer requisito pertinente à operação sob o Apêndice E, poderá suspender a operação, até que sejam sanadas as não conformidades.	

Apêndice A

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14) Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14	Comentários
APÊNDICE A DO RBAC N° 117 LIMITES BÁSICOS	APÊNDICE A DO RBAC N° 117 LIMITES BÁSICOS (NÍVEL BÁSICO)	
(a) Operações realizadas exclusivamente segundo o Apêndice A: (1) não podem ultrapassar os limites operacionais estabelecidos na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017; e (2) devem cumprir os procedimentos e requisitos aplicáveis deste Regulamento.	(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais básicas relativas ao gerenciamento da fadiga para tripulantes e operadores aéreos que operem segundo o parágrafo 117.11(a)(1) ou segundo as seções 117.13 ou 117.15 deste Regulamento. Adicionalmente aplica-se aos tripulantes brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.	
(b) Nenhum operador pode realizar operações que extrapolam os limites operacionais estabelecidos na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, a menos que, previamente à realização daquelas operações, demonstrem o cumprimento dos requisitos da seção 117.63 ou dos apêndices B e C (conforme aplicável) deste Regulamento.	(b) Nenhum operador pode realizar, e nenhum tripulante pode aceitar, operações que extrapolam os limites operacionais estabelecidos neste Apêndice, a menos que, previamente à realização daquelas operações, demonstrem o cumprimento dos requisitos das seções 117.61, 117.63 ou 117.65 e/ou dos apêndices deste Regulamento (conforme aplicável).	
	Nota: 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, 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.	
	A117.1 Aplicabilidade	
	A117.3 Tripulações	
	(a) A ANAC, considerando o interesse da segurança operacional, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida, pode determinar a composição da tripulação ou as modificações necessárias para a realização do voo.	
	(b) Um tipo de tripulação só pode ser transformado na origem do voo e até o limite de 3 (três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.	
	(1) A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora de apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.	
	A117.5 [Reservado]	
	A117.7 Base contratual	
	(a) Deve ser fornecido pelo operador transporte gratuito aos tripulantes sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto situado a mais de 50 (cinquenta) quilômetros de distância do aeroporto definido como base contratual.	
	(1) O tempo de deslocamento entre o aeroporto definido como base contratual e o aeroporto designado para o início do voo deve ser computado na jornada.	
	(2) No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e situado a mais de 50 (cinquenta) quilômetros de distância, a jornada deve ser encerrada conforme o disposto no parágrafo 117.3(n)(4), e o repouso mínimo regulamentar deve ser acrescido de, no mínimo, 2 (duas) horas.	
	(b) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).	
	A117.9 Escala de serviço	
	(a) A prestação de serviço do tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1), respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, deve ser determinada por meio de:	
	(1) escala, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreaviso e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;	
	(2) escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.	
	(3) Os limites previstos no parágrafo (a)(1) desta seção podem ser alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	
	Nota: nos casos em que a escala trouxer limites diferentes aos previstos no parágrafo (a)(1), ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei nº 13.475/2017 pode determinar que essas disposições constem 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.	
	(4) Em 4 (quatro) meses do ano, os operadores estão autorizados, caso julguem necessário, a divulgar escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folgas com antecedência mínima de 2 (dois) dias, para a primeira semana de cada mês, e de 7 (sete) dias, para as semanas subsequentes.	
	(5) Para voos exclusivamente cargueiros, é autorizada a divulgação de escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folgas com antecedência mínima de 2 (dois) dias, para a primeira semana de cada mês, e 7 (sete) dias, para as semanas subsequentes.	
	(b) A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2), 117.1(b)(3), 117.1(b)(5) e 117.1(b)(6), respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, deve ser feita por meio de:	
	(1) escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreaviso e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;	
	(2) escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.	
	(3) Outros critérios para a determinação da prestação de serviço dos tripulantes podem ser adotados, desde que tais critérios estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC.	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	Comentários													
	<p>Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14</p> <p>(c) O parágrafo A117.9(d) não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).</p>	<p>Observa-se que o parágrafo está com referência incorreta, pois deveria se referir ao parágrafo A117.9(c). De qualquer forma, o parágrafo poderia vir a ser reservado, pois o próprio parágrafo A117.9(c) já não tem em sua aplicabilidade os operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).</p>													
	<p>A117.11 Acomodações para descanso a bordo de aeronave</p>														
<p>(c) Conforme definido no art. 29 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, os limites de jornada, tempo de voo e número de poucos para uma tripulação composta serão aplicáveis desde que a acomodação a bordo da aeronave seja pelo menos classe 2.</p>	<p>(a) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação composta, descanso a bordo da aeronave, fora da cabine de comando, em acomodação adequada.</p> <p>(1) Aos tripulantes realizando voos em tripulação composta deve ser assegurado número de acomodações adequadas para descanso a bordo igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples.</p>														
<p>(d) Conforme definido no art. 29 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, os limites de jornada, tempo de voo e número de poucos para uma tripulação de revezamento serão aplicáveis desde que a acomodação a bordo da aeronave seja classe 1.</p>	<p>(2) Para operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(1) e (2) deste Regulamento, as acomodações requeridas por este parágrafo devem ser pelo menos classe 2.</p> <p>(b) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação de revezamento, descanso a bordo da aeronave, fora da cabine de comando, em acomodação adequada.</p>														
	<p>(1) Aos tripulantes realizando voos em tripulação de revezamento deve ser assegurado número de acomodações adequadas para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes.</p>														
	<p>(2) Para operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(1) e (2) deste Regulamento, as acomodações requeridas por esta seção devem ser pelo menos classe 1.</p>														
	<p>A117.13 Limites de voos e de poucos</p>														
	<p>Limites de voo e de poucos</p>														
	<p>(a) Aos tripulantes empregados pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) são assegurados os limites de horas de voo e de poucos em uma mesma jornada da Tabela A.1.</p>														
	<p>(1) O número de poucos para tripulações mínimas ou simples para todas as classes de aeronave, exceto helicópteros, pode ser aumentado em mais 1 (um), a critério do operador, acrescendo-se, nesse caso, 2 (duas) horas ao repouso que precede a jornada.</p>														
	<p>(2) Não obstante o previsto no parágrafo (a)(1) desta seção, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, deve ser permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos para todos os tipos de tripulação, exceto para as tripulações de helicópteros.</p>														
	<p>(3) Os tripulantes que operam aeronaves convencionais e turboélice podem ter o limite de poucos aumentado em mais 2 (dois) poucos no caso de tripulações mínimas ou simples.</p>														
	<p>Tabela A.1: Limites de horas de voo e número máximo de poucos para um tripulante do parágrafo (a) desta seção em uma mesma jornada.</p>														
	<table border="1" data-bbox="1406 1959 2737 2292"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Classe da Aeronave (vide definição no RBAC 01)</th> <th>Limites de horas de voo e número máximo de poucos para um tripulante do parágrafo (a) desta seção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mínima ou Simples</td> <td rowspan="3">Avião</td> <td>8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) poucos</td> </tr> <tr> <td>Composta</td> <td>11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) poucos</td> </tr> <tr> <td>Revezamento</td> <td>14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) poucos</td> </tr> <tr> <td>Todos os tipos</td> <td>Helicópteros</td> <td>7 (sete) horas sem limite de poucos</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC 01)	Limites de horas de voo e número máximo de poucos para um tripulante do parágrafo (a) desta seção	Mínima ou Simples	Avião	8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) poucos	Composta	11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) poucos	Revezamento	14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) poucos	Todos os tipos	Helicópteros	7 (sete) horas sem limite de poucos	
Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC 01)	Limites de horas de voo e número máximo de poucos para um tripulante do parágrafo (a) desta seção													
Mínima ou Simples	Avião	8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) poucos													
Composta		11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) poucos													
Revezamento		14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) poucos													
Todos os tipos	Helicópteros	7 (sete) horas sem limite de poucos													
	<p>(b) Aos tripulantes empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) são assegurados os limites de horas de voo em uma mesma jornada da Tabela A.2.</p>														
	<p>(1) Aos tripulantes referidos neste parágrafo não são assegurados limites de poucos em uma mesma jornada.</p>														
	<p>(2) Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(4) podem ter os limites de horas de voo em uma mesma jornada alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>														
	<p>Nota: 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, 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.</p>														
	<p>Tabela A.2: Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção em uma mesma jornada.</p>														
	<table border="1" data-bbox="1406 2957 2737 3290"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Classe da Aeronave (vide definição no RBAC nº 01)</th> <th>Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mínima ou Simples</td> <td rowspan="4">Todas as classes, exceto helicópteros</td> <td>9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo</td> </tr> <tr> <td>Composta</td> <td>12 (doze) horas de voo</td> </tr> <tr> <td>Revezamento</td> <td>16 (dezesseis) horas de voo</td> </tr> <tr> <td>Todos os tipos</td> <td>Helicópteros</td> <td>8 (oito) horas de voo</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC nº 01)	Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção	Mínima ou Simples	Todas as classes, exceto helicópteros	9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo	Composta	12 (doze) horas de voo	Revezamento	16 (dezesseis) horas de voo	Todos os tipos	Helicópteros	8 (oito) horas de voo	
Tipo de tripulação	Classe da Aeronave (vide definição no RBAC nº 01)	Limites de horas de voo para um tripulante do parágrafo (b) desta seção													
Mínima ou Simples	Todas as classes, exceto helicópteros	9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo													
Composta		12 (doze) horas de voo													
Revezamento		16 (dezesseis) horas de voo													
Todos os tipos		Helicópteros	8 (oito) horas de voo												
	<p>Limites mensais e anuais de horas de voo</p>														
	<p>(c) Aos tripulantes são assegurados os limites mensais e anuais de horas de voo da Tabela A.3.</p>														
	<p>(1) Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.</p>														
	<p>(2) Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(4), podem ter os limites de horas de voo mensais e anuais alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>														
	<p>Nota: a Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de horas de voo mensais e anuais diferentes aos trazidos na Lei, 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.</p>														

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14) Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14	Comentários															
	Tabela A.3: Limites mensais e anuais de horas de voo.																
	<table border="1" data-bbox="1426 440 2716 690"> <thead> <tr> <th>Aeronave</th><th>Limite de Horas de Voo Mensais</th><th>Limite de Horas de Voo Anuais</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aviões a Jato</td><td>80 (oitenta)</td><td>800 (oitocentas)</td></tr> <tr> <td>Aviões Turboélice</td><td>85 (oitenta e cinco)</td><td>850 (oitocentas e cinquenta)</td></tr> <tr> <td>Aviões Convencionais</td><td>100 (cem)</td><td>960 (novecentas e sessenta)</td></tr> <tr> <td>Helicópteros</td><td>90 (noventa)</td><td>930 (novecentas e trinta)</td></tr> </tbody> </table>	Aeronave	Limite de Horas de Voo Mensais	Limite de Horas de Voo Anuais	Aviões a Jato	80 (oitenta)	800 (oitocentas)	Aviões Turboélice	85 (oitenta e cinco)	850 (oitocentas e cinquenta)	Aviões Convencionais	100 (cem)	960 (novecentas e sessenta)	Helicópteros	90 (noventa)	930 (novecentas e trinta)	
Aeronave	Limite de Horas de Voo Mensais	Limite de Horas de Voo Anuais															
Aviões a Jato	80 (oitenta)	800 (oitocentas)															
Aviões Turboélice	85 (oitenta e cinco)	850 (oitocentas e cinquenta)															
Aviões Convencionais	100 (cem)	960 (novecentas e sessenta)															
Helicópteros	90 (noventa)	930 (novecentas e trinta)															
	Tripulante extra a serviço (d) O trabalho realizado como tripulante extra a serviço deve ser computado para os limites da jornada diária, semanal e mensal, não sendo considerado para o cômputo dos limites de horas de voo previstos nos parágrafos (a), (b) e (c) desta seção.																
	A117.15 Limites da jornada Limites de jornada (a) Aos tripulantes empregados pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) são assegurados os limites de jornada Tabela A.4.																
	(1) Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(1) que também exerçam atividades administrativas, podem ter seus limites de jornada alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.																
	Nota: a Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de jornada diferentes aos trazidos na Lei, 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																
	Tabela A.4: Limites de jornada dos tripulantes do parágrafo (a) desta seção.																
	<table border="1" data-bbox="1468 1572 2674 1759"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th><th>Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (a)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mínima ou Simples</td><td>9 (nove) horas</td></tr> <tr> <td>Composta</td><td>12 (doze) horas</td></tr> <tr> <td>Revezamento</td><td>16 (dezesseis) horas</td></tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (a)	Mínima ou Simples	9 (nove) horas	Composta	12 (doze) horas	Revezamento	16 (dezesseis) horas								
Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (a)																
Mínima ou Simples	9 (nove) horas																
Composta	12 (doze) horas																
Revezamento	16 (dezesseis) horas																
	(b) Aos tripulantes empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) são assegurados os limites de jornada da Tabela A.5.																
	(1) Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(4), podem ter os limites de jornada alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.																
	Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de jornada diferentes aos trazidos na Lei, 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																
	Tabela A.5: Limites de jornada dos tripulantes do parágrafo (b) desta seção.																
	<table border="1" data-bbox="1468 2362 2674 2550"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th><th>Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (b)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mínima ou Simples</td><td>11 (onze) horas</td></tr> <tr> <td>Composta</td><td>14 (catorze) horas</td></tr> <tr> <td>Revezamento</td><td>18 (dezoito) horas</td></tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (b)	Mínima ou Simples	11 (onze) horas	Composta	14 (catorze) horas	Revezamento	18 (dezoito) horas								
Tipo de tripulação	Limites de jornada para um tripulante do parágrafo (b)																
Mínima ou Simples	11 (onze) horas																
Composta	14 (catorze) horas																
Revezamento	18 (dezoito) horas																
	Interrupção de jornada																
	(c) Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2), 117.1(b)(3), 117.1(b)(4) e 117.1(b)(6), quando compõndo tripulação mínima ou simples, podem ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:																
	(1) quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas, e for proporcionado pelo operador local para descanso separado do público e com controle de temperatura e luminosidade;																
	(2) quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 6 (seis) horas e inferior a 10 (dez) horas consecutivas, e forem proporcionados pelo operador quartos individuais com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle de temperatura e luminosidade.																
	(d) A condição prevista no parágrafo A117.15(c) deve ser consignada no diário de bordo da aeronave, com assinatura do comandante.																
	Redutor noturno																
	(e) A hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, deve ser computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.																
	(1) Para efeitos deste Apêndice, considera-se noturno:																
	(i) o trabalho executado em terra entre as 22 (vinte e duas) horas de um dia e as 5 (cinco) horas do dia seguinte, considerado o horário local;																
	(ii) o período de tempo de voo realizado entre as 18 (dezoito) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.																
	Ampliação dos limites de jornada																
	(f) Os limites da jornada podem ser ampliados em 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, nos seguintes casos:																
	(1) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros; ou																

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	Comentários
	<p>Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14</p> <p>(2) ocorrência de circunstâncias operacionais imprevistas, como definido no parágrafo 117.3(d)-I.</p>	
	<p>(g) Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho prevista no parágrafo A117.15(f) deve ser comunicada, em no máximo 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, pelo comandante ao operador, que, no prazo de 15 (quinze) dias, comunicará à ANAC.</p>	
	<p>Duração do trabalho do tripulante e limites acumulados de jornada</p> <p>(h) A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:</p> <p>(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;</p> <p>(2) reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso;</p> <p>(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;</p> <p>(4) adestramento em dispositivo de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões;</p> <p>(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador,</p>	
	<p>(i) O limite semanal de trabalho previsto no parágrafo (h) desta seção pode ser alterado, desde que esteja contido no manual do operador e seja previamente aprovado pela ANAC, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a extrapolação do limite mensal de 176 (cento e setenta e seis) horas. O operador deve demonstrar à ANAC que os limites semanais de trabalho alterados são seguros para a operação proposta.</p>	
	<p>Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de trabalho diferentes aos trazidos na Lei, 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</p>	
	<p>Operação fora de base</p> <p>(j) Os tripulantes empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) têm como período máximo de trabalho consecutivo 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela.</p> <p>(k) Para os tripulantes empregados pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6), o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não pode exceder a 17 (dezessete) dias.</p>	
	<p>(l) Quando prestarem serviço fora da base contratual por período superior a 6 (seis) dias, os tripulantes referidos neste parágrafo têm, no retorno, folgas correspondentes a, no mínimo, o número de dias fora da base contratual menos 2 (dois) dias.</p>	
	<p>Exceção para operação agrícola</p> <p>(m) Os limites contidos nos parágrafos (h), (i), (j) e (k) desta seção não se aplicam aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no parágrafo 117.1(b)(4), que podem ter os referidos limites reduzidos ou ampliados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovado pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>	
	<p>Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites de trabalho diferentes aos trazidos na Lei, 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.</p>	
	<p>Limits de operação na madrugada</p> <p>(n) Deve ser observado o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, e o de 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante.</p>	
	<p>(o) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira madrugada consecutiva desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual e encerrando sua jornada, vedada, nessa hipótese, a escalação do tripulante para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada.</p>	
	<p>(p) Sempre que for disponibilizado ao tripulante período mínimo de 48 (quarenta e oito) horas livre de qualquer atividade, pode ser iniciada a contagem de novo período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas referido no caput deste parágrafo.</p>	
	<p>(q) Os limites previstos neste parágrafo podem ser reduzidos ou ampliados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>	
	<p>Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, 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.</p>	
	<p>A117.17 Sobreaviso</p> <p>(r) O período de sobreaviso não pode ser inferior a 3 (três) horas e não pode exceder 12 (doze) horas. O tripulante em sobreaviso deve apresentar-se no aeroporto ou em outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa.</p>	
	<p>(s) Em município ou conurbação com 2 (dois) ou mais aeroportos, o tripulante designado para aeroporto diferente da base contratual terá prazo de 150 (cento e cinquenta) minutos para a apresentação, após receber comunicação para o início de nova tarefa.</p>	
	<p>(t) Caso o tripulante não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de 8 (oito) horas deve ser respeitado antes do início de nova tarefa.</p>	
	<p>(u) O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início até o início do deslocamento caso o tripulante seja acionado para nova tarefa, não pode ser superior a 12 (doze) horas.</p>	
	<p>(v) No período de 12 (doze) horas previsto no parágrafo A117.17(d), não devem ser computados os períodos de deslocamento de 90 (noventa) ou 150 (cento e cinquenta) minutos previstos nesta seção.</p>	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	Comentários
	<p>Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14</p> <p>(f) O tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) tem a quantidade de sobreavisos limitada a 8 (oito) mensais, podendo ser reduzida ou ampliada desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>	
	<p>Nota: a Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, 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.</p> <p>(g) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).</p>	
	A117.19 Reserva	
	<p>(a) A reserva do tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) tem duração mínima de 3 (três) horas e máxima de 6 (seis) horas.</p> <p>(b) A reserva do tripulante empregado pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2), 117.1(b)(3), 117.1(b)(5) e 117.1(b)(6) tem duração mínima de 3 (três) horas e máxima de 10 (dez) horas.</p> <p>(c) Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o operador deve assegurar ao tripulante acomodação para reserva, conforme estabelecido no parágrafo 117.3(b)(2).</p> <p>(d) Os limites previstos nesta seção podem ser reduzidos ou ampliados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>	
	<p>Nota – A Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, 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.</p> <p>(e) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).</p>	
	A117.21 Viagens	
	<p>(a) O tripulante pode cumprir uma combinação de voos, passando por sua base contratual sem ser dispensado do serviço, desde que a programação obedeça à escala previamente publicada.</p> <p>(b) O operador pode exigir do tripulante complementação de voo, quando fora da base contratual, para atender à realização de serviços inadiáveis.</p> <p>(c) [Reservado]</p> <p>(d) Esta seção não se aplica aos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(4).</p>	
	A117.23 Períodos de repouso	
	<p>(a) É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso e transporte entre o aeroporto e o local de repouso, e vice-versa.</p> <p>(1) Quando o custeio do transporte e da hospedagem for resarcido pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) aos tripulantes, estes ficam responsáveis por assegurar acomodações para repouso.</p> <p>(2) Entende-se por acomodação adequada para repouso aquela estabelecida no parágrafo 117.3(b)(3).</p> <p>(3) Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir da colocação de transporte à disposição da tripulação.</p> <p>(b) O tempo mínimo de repouso tem duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:</p> <p>(1) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;</p> <p>(2) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas;</p> <p>(3) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.</p> <p>(c) Os limites previstos nesta seção podem ser alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>	
	<p>Nota: a Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, 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.</p> <p>(d) Quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante tem, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por cada fuso cruzado.</p>	
	A117.25 Folga periódica	
	<p>(a) Salvo o previsto nos parágrafos A117.15(i) e A117.15(j) deste Apêndice, a folga deve ter início, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contada a partir da apresentação do tripulante, observados os limites da duração da jornada e do repouso.</p> <p>(b) Os períodos de repouso mínimo regulamentar devem estar contidos nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas previstos no parágrafo A117.25(a).</p> <p>(c) No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto no parágrafo (a) desta seção pode ser ampliado em 36 (trinta e seis) horas, ficando o operador obrigado a conceder ao tripulante mais 2 (dois) períodos de folga no mesmo mês em que o voo for realizado, além das folgas previstas nos parágrafos (e) e (f) desta seção.</p> <p>(d) Os limites previstos nos parágrafos (a) e (b) desta seção podem ser alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.</p>	
	<p>Nota: a Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, 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.</p>	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	Comentários
	Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14	
	Número mensal de folgas	
	(e) O tripulante empregado pelos operadores definidos no parágrafo 117.1(b)(1) tem um número mensal de folgas não inferior a 10 (dez).	
	(1) O número mensal de folgas previsto neste parágrafo pode ser reduzido até 9 (nove).	
	(2) Quando o tripulante concorre parcialmente à escala de serviço do mês, por motivo de férias ou afastamento, aplicar-se-á a proporcionalidade do número de dias trabalhados ao número de folgas a serem concedidas, com aproximação para o inteiro superior.	
	(f) O tripulante empregado pelos operadores definidos nos parágrafos 117.1(b)(2) até 117.1(b)(6) tem número de folgas mensal não inferior a 8 (oito), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos.	
	(1) O tripulante empregado nos serviços aéreos previstos no parágrafo 117.1(b)(4), pode ter os limites previstos neste parágrafo alterados, desde que estejam contidos no manual do operador e sejam previamente aprovados pela ANAC. O operador deve demonstrar à ANAC que tais limites são seguros para a operação proposta.	
	Nota: a Lei nº 13.475/2017 dispõe que o estabelecimento de limites diferentes aos trazidos na Lei, 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.	
	Miscelânea sobre folgas	
	(g) A folga só tem início após a conclusão do repouso da jornada, e seus horários de início e término são definidos em escala previamente publicada.	
	(h) Quando o tripulante for designado para curso fora da base contratual, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo o operador assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base contratual.	
	(1) A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.	

Apêndice B

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº 21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários																																																																																										
APÊNDICE B DO RBAC N° 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC N° 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC N° 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC N° 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.																																																																																										
		B117.1 Aplicabilidade	B117.1 Aplicabilidade																																																																																											
(a) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos da referida Lei, abaixo especificados:	(a) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos da referida Lei, abaixo especificados:	(b) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei e, adicionalmente, nas seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes das seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, abaixo especificados:	(b) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei e, adicionalmente, nas seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes das seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, abaixo especificados:																																																																																											
(1) Art. 31;	(1) Art. 31;																																																																																													
(2) Art. 32;	(2) Art. 32;																																																																																													
(3) Art. 33;	(3) Art. 33;																																																																																													
(4) Art. 34;	(4) Art. 34;																																																																																													
(5) Art. 35;	(5) Art. 35;																																																																																													
(6) Art. 36;	(6) Art. 36;																																																																																													
(7) Art. 37;	(7) Art. 37;																																																																																													
(8) Art. 38;	(8) Art. 38;																																																																																													
(9) Art. 39;	(9) Art. 39;																																																																																													
(10) Art. 40;	(10) Art. 40;																																																																																													
(11) Art. 41, exceto § 1º;	(11) Art. 41, exceto § 1º;																																																																																													
(12) Art. 42;	(12) Art. 42;																																																																																													
(13) Art. 46;	(13) Art. 46;																																																																																													
(14) Art. 47, caput, § 1º, § 3º, § 4º;	(14) Art. 47, caput, § 1º, § 3º, § 4º;																																																																																													
(15) Art. 48;	(15) Art. 48;																																																																																													
(16) Art. 49;	(16) Art. 49;																																																																																													
(17) Art. 80.	(17) Art. 80.																																																																																													
		Tabela B.0: Alterações de requisitos em função da adoção do Apêndice B.	Tabela B.0: Alterações de requisitos em função da adoção do Apêndice B.	Incluídos requisitos constantes da proposta do Tema nº 21.																																																																																										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>B117.1</td> </tr> <tr> <td>A117.15(e)</td> <td>B117.3</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.5</td> </tr> <tr> <td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td> <td>B117.7</td> </tr> <tr> <td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td> <td>B117.9</td> </tr> <tr> <td>A117.15(c)</td> <td>B117.11</td> </tr> <tr> <td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td> <td>B117.13</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.15</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.17(a)</td> </tr> <tr> <td>A117.15(f)</td> <td>B117.17(b)</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.17(c)</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.17(d)</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.17(e)</td> </tr> <tr> <td>A117.17 A117.19</td> <td>B117.19</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.21</td> </tr> <tr> <td>A117.23(b) A117.23(d)</td> <td>B117.23(a) B117.23(b) B117.23(c) B117.23(d)</td> </tr> <tr> <td>A117.25 [exceto A117.25(e)]</td> <td>B117.23(e) B117.23(f)</td> </tr> <tr> <td>A117.13(c)</td> <td>B117.25</td> </tr> <tr> <td>A117.15(h) A117.15(i)</td> <td>B117.27</td> </tr> <tr> <td>A117.15(m)</td> <td>B117.29</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.31</td> </tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice B	-	B117.1	A117.15(e)	B117.3	-	B117.5	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.7	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.9	A117.15(c)	B117.11	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.13	-	B117.15	-	B117.17(a)	A117.15(f)	B117.17(b)	-	B117.17(c)	-	B117.17(d)	-	B117.17(e)	A117.17 A117.19	B117.19	-	B117.21	A117.23(b) A117.23(d)	B117.23(a) B117.23(b) B117.23(c) B117.23(d)	A117.25 [exceto A117.25(e)]	B117.23(e) B117.23(f)	A117.13(c)	B117.25	A117.15(h) A117.15(i)	B117.27	A117.15(m)	B117.29	-	B117.31	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>B117.1</td> </tr> <tr> <td>A117.15(e)</td> <td>B117.3</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.5</td> </tr> <tr> <td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td> <td>B117.7</td> </tr> <tr> <td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td> <td>B117.9</td> </tr> <tr> <td>A117.15(c)</td> <td>B117.11</td> </tr> <tr> <td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td> <td>B117.13</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.15</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.17(a)</td> </tr> <tr> <td>A117.15(f)(2)</td> <td>B117.17(b)</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.17(c)</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.17(d)</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.17(e)</td> </tr> <tr> <td>A117.17 A117.19</td> <td>B117.19</td> </tr> <tr> <td>A117.13(d)</td> <td>B117.20</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.21</td> </tr> <tr> <td>A117.23(b) A117.23(d)</td> <td>B117.23(a) B117.23(b) B117.23(c) B117.23(d)</td> </tr> <tr> <td>A117.25 [exceto A117.25(e)]</td> <td>B117.23(e) B117.23(f)</td> </tr> <tr> <td>A117.13(c)</td> <td>B117.25</td> </tr> <tr> <td>A117.15(h) A117.15(i)</td> <td>B117.27</td> </tr> <tr> <td>A117.15(m)</td> <td>B117.29</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>B117.31</td> </tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice B	-	B117.1	A117.15(e)	B117.3	-	B117.5	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.7	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.9	A117.15(c)	B117.11	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.13	-	B117.15	-	B117.17(a)	A117.15(f)(2)	B117.17(b)	-	B117.17(c)	-	B117.17(d)	-	B117.17(e)	A117.17 A117.19	B117.19	A117.13(d)	B117.20	-	B117.21	A117.23(b) A117.23(d)	B117.23(a) B117.23(b) B117.23(c) B117.23(d)	A117.25 [exceto A117.25(e)]	B117.23(e) B117.23(f)	A117.13(c)	B117.25	A117.15(h) A117.15(i)	B117.27	A117.15(m)	B117.29	-	B117.31	
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice B																																																																																													
-	B117.1																																																																																													
A117.15(e)	B117.3																																																																																													
-	B117.5																																																																																													
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.7																																																																																													
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.9																																																																																													
A117.15(c)	B117.11																																																																																													
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.13																																																																																													
-	B117.15																																																																																													
-	B117.17(a)																																																																																													
A117.15(f)	B117.17(b)																																																																																													
-	B117.17(c)																																																																																													
-	B117.17(d)																																																																																													
-	B117.17(e)																																																																																													
A117.17 A117.19	B117.19																																																																																													
-	B117.21																																																																																													
A117.23(b) A117.23(d)	B117.23(a) B117.23(b) B117.23(c) B117.23(d)																																																																																													
A117.25 [exceto A117.25(e)]	B117.23(e) B117.23(f)																																																																																													
A117.13(c)	B117.25																																																																																													
A117.15(h) A117.15(i)	B117.27																																																																																													
A117.15(m)	B117.29																																																																																													
-	B117.31																																																																																													
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice B																																																																																													
-	B117.1																																																																																													
A117.15(e)	B117.3																																																																																													
-	B117.5																																																																																													
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.7																																																																																													
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.9																																																																																													
A117.15(c)	B117.11																																																																																													
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	B117.13																																																																																													
-	B117.15																																																																																													
-	B117.17(a)																																																																																													
A117.15(f)(2)	B117.17(b)																																																																																													
-	B117.17(c)																																																																																													
-	B117.17(d)																																																																																													
-	B117.17(e)																																																																																													
A117.17 A117.19	B117.19																																																																																													
A117.13(d)	B117.20																																																																																													
-	B117.21																																																																																													
A117.23(b) A117.23(d)	B117.23(a) B117.23(b) B117.23(c) B117.23(d)																																																																																													
A117.25 [exceto A117.25(e)]	B117.23(e) B117.23(f)																																																																																													
A117.13(c)	B117.25																																																																																													
A117.15(h) A117.15(i)	B117.27																																																																																													
A117.15(m)	B117.29																																																																																													
-	B117.31																																																																																													
		B117.3 Redutor noturno																																																																																												

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	<p>Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.</p> <p>Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.</p>
(b) Todas as horas especificadas nas tabelas B.1, B.2 e B.3 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no art. 39 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(b) Todas as horas especificadas nas tabelas B.1, B.2 e B.3 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.	(a) Todas as horas especificadas nas tabelas B.1, B.2 e B.3 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.	(a) Todas as horas especificadas nas tabelas B.1, B.2 e B.3 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.	
		B117.5 Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva	B117.5 Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva	
(c) Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva. Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	(c) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	
(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	
(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	
(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	
(d) Limites de jornada e de tempo de voo para um tripulante aclimatado.	(d) Limites de jornada e de tempo de voo para um tripulante aclimatado.	B117.7 Limites de jornada e de tempo de voo para um tripulante aclimatado	B117.7 Limites de jornada e de tempo de voo para um tripulante aclimatado	
(1) Sujeito ao parágrafo (f) deste Apêndice, um tripulante aclimatado não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que ele faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com o parágrafo (g) deste Apêndice.	(1) Sujeito ao parágrafo (f) deste Apêndice, um tripulante aclimatado não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que ele faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com o parágrafo (g) deste Apêndice.	(a) Sujeito à seção B117.11 deste Apêndice, um tripulante aclimatado não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que ele faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção B117.13 deste Apêndice.	(a) Sujeito à seção B117.11 deste Apêndice, um tripulante aclimatado não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que ele faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção B117.13 deste Apêndice.	
(2) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com o parágrafo (g) deste Apêndice.	(2) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção B117.13 deste Apêndice.	(b) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção B117.13 deste Apêndice.	(b) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção B117.13 deste Apêndice.	
(3) Para aplicar a Tabela B.1, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.	(3) Para aplicar a Tabela B.1, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.	(c) Para aplicar a Tabela B.1, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.	(c) Para aplicar a Tabela B.1, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.	
Tabela B.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de tripulação mínima ou simples aclimatado, de acordo com o número de etapas a serem voadas e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	Tabela B.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de tripulação mínima ou simples aclimatado, de acordo com o número de etapas a serem voadas e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	Tabela B.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de tripulação mínima ou simples aclimatado, de acordo com o número de etapas a serem voadas e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	Tabela B.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de tripulação mínima ou simples aclimatado, de acordo com o número de etapas a serem voadas e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)		RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)						RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)						RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21						Comentários																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS		APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS						APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)						APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)						Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]						[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]						[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="6">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>00h00-03h59</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>04h00-04h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>05h00-05h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>06h00-06h59</td><td>13 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>07h00-11h59</td><td>14 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>12h00-12h59</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>13h00-16h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>17h00-19h59</td><td>12 (9)</td><td>11 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10 (9)</td><td>9 (9)</td><td>9 (9)</td></tr> <tr><td>20h00-21h59</td><td>12 (8)</td><td>11 (8)</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>22h00-22h59</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>23h00-23h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> </tbody> </table>							Hora aclimatada referente 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+	00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="6">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>00h00-03h59</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>04h00-04h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>05h00-05h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>06h00-06h59</td><td>13 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>07h00-11h59</td><td>14 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>12h00-12h59</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>13h00-16h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>17h00-19h59</td><td>12 (9)</td><td>11 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10 (9)</td><td>9 (9)</td><td>9 (9)</td></tr> <tr><td>20h00-21h59</td><td>12 (8)</td><td>11 (8)</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>22h00-22h59</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>23h00-23h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> </tbody> </table>							Hora aclimatada referente 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+	00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="6">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>00h00-03h59</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>04h00-04h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>05h00-05h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>06h00-06h59</td><td>13 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>07h00-11h59</td><td>14 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>12h00-12h59</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>13h00-16h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>17h00-19h59</td><td>12 (9)</td><td>11 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10 (9)</td><td>9 (9)</td><td>9 (9)</td></tr> <tr><td>20h00-21h59</td><td>12 (8)</td><td>11 (8)</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>22h00-22h59</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>23h00-23h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> </tbody> </table>							Hora aclimatada referente 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+	00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="6">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>00h00-03h59</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>04h00-04h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>05h00-05h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>06h00-06h59</td><td>13 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>07h00-11h59</td><td>14 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>12h00-12h59</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>13h00-16h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>17h00-19h59</td><td>12 (9)</td><td>11 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10 (9)</td><td>9 (9)</td><td>9 (9)</td></tr> <tr><td>20h00-21h59</td><td>12 (8)</td><td>11 (8)</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>22h00-22h59</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>23h00-23h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> </tbody> </table>							Hora aclimatada referente 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+	00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="6">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>00h00-03h59</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>04h00-04h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>05h00-05h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>06h00-06h59</td><td>13 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>07h00-11h59</td><td>14 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>12h00-12h59</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>13h00-16h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>17h00-19h59</td><td>12 (9)</td><td>11 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10 (9)</td><td>9 (9)</td><td>9 (9)</td></tr> <tr><td>20h00-21h59</td><td>12 (8)</td><td>11 (8)</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>22h00-22h59</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>23h00-23h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> </tbody> </table>							Hora aclimatada referente 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+	00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="6">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>1-2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>00h00-03h59</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>04h00-04h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>05h00-05h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>06h00-06h59</td><td>13 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>07h00-11h59</td><td>14 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>12h00-12h59</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>13 (9)</td><td>12,5 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td></tr> <tr><td>13h00-16h59</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>12 (9)</td><td>11,5 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10,5 (9)</td></tr> <tr><td>17h00-19h59</td><td>12 (9)</td><td>11 (9)</td><td>11 (9)</td><td>10 (9)</td><td>9 (9)</td><td>9 (9)</td></tr> <tr><td>20h00-21h59</td><td>12 (8)</td><td>11 (8)</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>22h00-22h59</td><td>11 (8)</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> <tr><td>23h00-23h59</td><td>10 (8)</td><td>10 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td><td>9 (8)</td></tr> </tbody> </table>							Hora aclimatada referente 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+	00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Hora aclimatada referente ao início da jornada</th> <th colspan="6">Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)</th> </tr></thead></table>	Hora aclimatada referente 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)			
Hora aclimatada referente 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+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Hora aclimatada referente 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+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Hora aclimatada referente 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+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Hora aclimatada referente 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+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Hora aclimatada referente 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+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Hora aclimatada referente 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+																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Hora aclimatada referente 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)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.
(1) Para calcular os limites máximos de jornada de um tripulante em estado desconhecido de aclimatação, deve-se diminuir em 1 hora os valores constantes da Tabela B.1 ou das Tabelas B.2 e B3 deste Apêndice, conforme aplicável.	(1) Para calcular os limites máximos de jornada de um tripulante em estado desconhecido de aclimatação, deve-se diminuir em 1 hora os valores constantes da Tabela B.1 ou das Tabelas B.2 e B3 deste Apêndice, conforme aplicável.	(a) Para calcular os limites máximos de jornada de um tripulante em estado desconhecido de aclimatação, deve-se diminuir em 1 hora os valores constantes da Tabela B.1 ou das Tabelas B.2 e B3 deste Apêndice, conforme aplicável.	(a) Para calcular os limites máximos de jornada de um tripulante em estado desconhecido de aclimatação, deve-se diminuir em 1 hora os valores constantes da Tabela B.1 ou das Tabelas B.2 e B3 deste Apêndice, conforme aplicável.	
(2) O horário de início da jornada a ser considerado deve corresponder ao do local onde o tripulante esteve por último aclimatado.	(2) O horário de início da jornada a ser considerado deve corresponder ao do local onde o tripulante esteve por último aclimatado.	(b) O horário de início da jornada a ser considerado deve corresponder ao do local onde o tripulante esteve por último aclimatado.	(b) O horário de início da jornada a ser considerado deve corresponder ao do local onde o tripulante esteve por último aclimatado.	
(3) Quando em estado desconhecido de aclimatação, um tripulante só pode ser designado para, no máximo, 2 (duas) jornadas consecutivas. Após, o tripulante deve passar por um período de adaptação suficiente para se tornar aclimatado novamente, conforme o parágrafo 117.5 (e) deste Regulamento.	(3) Quando em estado desconhecido de aclimatação, um tripulante só pode ser designado para, no máximo, 2 (duas) jornadas consecutivas. Após, o tripulante deve passar por um período de adaptação suficiente para se tornar aclimatado novamente, conforme o parágrafo 117.5 (e) deste Regulamento.	(c) Quando em estado desconhecido de aclimatação, um tripulante só pode ser designado para, no máximo, 2 (duas) jornadas consecutivas. Após, o tripulante deve passar por um período de adaptação suficiente para se tornar aclimatado novamente, conforme o parágrafo 117.5 (e) deste Regulamento.	(c) Quando em estado desconhecido de aclimatação, um tripulante só pode ser designado para, no máximo, 2 (duas) jornadas consecutivas. Após, o tripulante deve passar por um período de adaptação suficiente para se tornar aclimatado novamente, conforme o parágrafo 117.5 (e) deste Regulamento.	
(f) Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples.	(f) Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples.	B117.11 Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples	B117.11 Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples	
(1) Sujeito aos parágrafos 117.19 (j) deste Regulamento e (f)(3) deste Apêndice, o limite de uma jornada fora da base contratual para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, se:	(1) Sujeito aos parágrafos 117.19 (j) deste Regulamento e (f)(3) deste Apêndice, o limite de uma jornada fora da base contratual para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, se:	(a) Sujeito ao parágrafo (c) desta seção, o limite de uma jornada fora da base contratual para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, se:	(a) Sujeito ao parágrafo (c) desta seção, o limite de uma jornada fora da base contratual para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 14 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 121, se:	
(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	
(ii) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	(ii) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	
(iii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	(iii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	
(2) Sujeito aos parágrafos 117.19 (j) deste Regulamento e (f)(3) deste Apêndice, o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135, se:	(2) Sujeito aos parágrafos 117.19 (j) deste Regulamento e (f)(3) deste Apêndice, o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135, se:	(b) Sujeito aos parágrafos 117.19(j) deste Regulamento e (c) desta seção, o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135, se:	(b) Sujeito aos parágrafos 117.19(j) deste Regulamento e (c) desta seção, o limite de uma jornada para tripulações mínimas e simples aclimatadas pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135, se:	
(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	(i) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	
(ii) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	(ii) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora legal onde o tripulante está aclimatado), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	
(iii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	(iii) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	
(3) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.	(3) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.	(c) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.	(c) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.	
(4) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada, tipo de acomodação oferecida pelo operador, e assinatura do piloto em comando.	(4) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada, tipo de acomodação oferecida pelo operador, e assinatura do piloto em comando.	(d) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada, tipo de acomodação oferecida pelo operador, e assinatura do piloto em comando.	(d) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada, tipo de acomodação oferecida pelo operador, e assinatura do piloto em comando.	
(5) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não são considerados os tempos necessários para atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.	(5) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não são considerados os tempos necessários para atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.	(e) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não podem ser considerados os tempos necessários para atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, bem como o retorno deste último até o aeroporto, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.	(e) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não podem ser considerados os tempos necessários para atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, bem como o retorno deste último até o aeroporto, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.	
(6) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos no parágrafo (l) deste Apêndice.	(6) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos no parágrafo (l) deste Apêndice.	(f) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos na seção B117.23 deste Apêndice.	(f) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos na seção B117.23 deste Apêndice.	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.
(7) Nas operações envolvendo tripulantes definidos no parágrafo 117.1 (b)(1) deste Regulamento, as jornadas interrompidas devem ser limitadas a uma a cada período de 168 horas consecutivas, não podendo ser precedidas ou sucedidas por repouso reduzido previsto nos parágrafos (l)(2) e (l)(4) deste Apêndice.	(7) Nas operações envolvendo tripulantes definidos no parágrafo 117.1 (b)(1) deste Regulamento, as jornadas interrompidas devem ser limitadas a uma a cada período de 168 horas consecutivas, não podendo ser precedidas ou sucedidas por repouso reduzido previsto nos parágrafos (l)(2) e (l)(4) deste Apêndice.	(g) Nas operações envolvendo tripulantes definidos no parágrafo 117.1 (b)(1) deste Regulamento, as jornadas interrompidas devem ser limitadas a uma a cada período de 168 horas consecutivas, não podendo ser precedidas ou sucedidas por repouso reduzido previsto nos parágrafos B117.23(b) e (d) deste Apêndice.	(g) Nas operações envolvendo tripulantes definidos no parágrafo 117.1 (b)(1) deste Regulamento, as jornadas interrompidas devem ser limitadas a uma a cada período de 168 horas consecutivas, não podendo ser precedidas ou sucedidas por repouso reduzido previsto nos parágrafos B117.23(b) e (d) deste Apêndice.	
(g) Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento.	(g) Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento.	B117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento	B117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento	
(1) Sujeito às condições dos parágrafos (g)(2), (g)(3) e (g)(4), deste Apêndice, um tripulante aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento não pode ser designado para uma jornada ou tempo de voo maior do que o especificado nas Tabelas B.2 ou B.3, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada, a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação.	(1) Sujeito às condições dos parágrafos (g)(2), (g)(3) e (g)(4), deste Apêndice, um tripulante aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento não pode ser designado para uma jornada ou tempo de voo maior do que o especificado nas Tabelas B.2 ou B.3, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada, a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação.	(a) Sujeito às condições dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, um tripulante aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento não pode ser designado para uma jornada ou tempo de voo maior do que o especificado nas Tabelas B.2 ou B.3, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada, a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação.	(a) Sujeito às condições dos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, um tripulante aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento não pode ser designado para uma jornada ou tempo de voo maior do que o especificado nas Tabelas B.2 ou B.3, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada, a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação.	
(2) Todos os tripulantes. Para o parágrafo (g)(1) desta seção, as seguintes disposições se aplicam:	(2) Todos os tripulantes. Para o parágrafo (g)(1) desta seção, as seguintes disposições se aplicam:	(b) Todos os tripulantes. Para o parágrafo (a) desta seção, as seguintes disposições se aplicam:	(b) Todos os tripulantes. Para o parágrafo (a) desta seção, as seguintes disposições se aplicam:	
(i) o manual do operador deve contemplar os procedimentos para operações com tripulação composta e de revezamento;	(i) o manual do operador deve contemplar os procedimentos para operações com tripulação composta e de revezamento;	(1) o manual do operador deve contemplar os procedimentos para operações com tripulação composta e de revezamento;	(1) o manual do operador deve contemplar os procedimentos para operações com tripulação composta e de revezamento;	
(ii) o período de descanso a bordo da aeronave deve ser planejado para o período de voo de cruzeiro;	(ii) o período de descanso a bordo da aeronave deve ser planejado para o período de voo de cruzeiro;	(2) o período de descanso a bordo da aeronave deve ser planejado para o período de voo de cruzeiro;	(2) o período de descanso a bordo da aeronave deve ser planejado para o período de voo de cruzeiro;	
(iii) os horários de descanso a bordo dos tripulantes devem ser registrados no diário de bordo da aeronave.	(iii) os horários de descanso a bordo dos tripulantes devem ser registrados no diário de bordo da aeronave.	(3) os horários de descanso a bordo dos tripulantes devem ser registrados no diário de bordo da aeronave.	(3) os horários de descanso a bordo dos tripulantes devem ser registrados no diário de bordo da aeronave.	
(3) Tripulantes de voo. Para o parágrafo (g)(1) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	(3) Tripulantes de voo. Para o parágrafo (g)(1) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	(c) Tripulantes de voo. Para o parágrafo (a) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	(c) Tripulantes de voo. Para o parágrafo (a) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	
(i) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	(i) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	(1) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	(1) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	
(A) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	(A) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	(i) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	(i) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	
(B) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o pouso final;	(B) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o pouso final;	(ii) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o pouso final;	(ii) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada um dos tripulantes que estiverem no controle da aeronave durante o pouso final;	
(C) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	(C) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	(iii) uma jornada deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	(iii) uma jornada deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	
(ii) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas:	(ii) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas:	(2) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas:	(2) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas:	
(A) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de voo que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	(A) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de voo que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	(i) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de voo que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	(i) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de voo que não estiver no controle da aeronave durante o pouso final; e	
(B) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 3 (três) horas consecutivas para cada tripulante de voo que estiver no controle da aeronave durante o pouso final;	(B) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 3 (três) horas consecutivas para cada tripulante de voo que estiver no controle da aeronave durante o pouso final;	(ii) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 3 (três) horas consecutivas para cada tripulante de voo que estiver no controle da aeronave durante o pouso final;	(ii) então o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 3 (três) horas consecutivas para cada tripulante de voo que estiver no controle da aeronave durante o pouso final;	
(C) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo;	(C) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo;	(iii) uma jornada deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo;	(iii) uma jornada deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo;	
(4) Tripulantes de cabine. Para o parágrafo (g)(1) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	(4) Tripulantes de cabine. Para o parágrafo (g)(1) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	(d) Tripulantes de cabine. Para o parágrafo (a) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	(d) Tripulantes de cabine. Para o parágrafo (a) desta seção as seguintes disposições se aplicam:	
(i) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	(i) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	(1) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	(1) se uma jornada estiver planejada para não exceder 16 horas, então:	
(A) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante de cabine; e	(A) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante de cabine; e	(i) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante de cabine; e	(i) o tempo mínimo de descanso a bordo da aeronave deve ser de 1 (uma) hora e 30 (trinta) minutos consecutivos para cada tripulante de cabine; e	
(B) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	(B) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	(ii) uma jornada deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	(ii) uma jornada deve ser limitada a 3 (três) etapas de voo;	
(ii) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas, então:	(ii) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas, então:	(2) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas, então:	(2) se uma jornada estiver planejada para exceder em 16 horas, então:	
(A) o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de cabine;	(A) o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de cabine;	(i) o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de cabine;	(i) o período mínimo de descanso durante o voo deve ser de 2 (duas) horas consecutivas para cada tripulante de cabine;	
(B) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo.	(B) uma jornada de trabalho deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo.	(ii) uma jornada deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo.	(ii) uma jornada deve ser limitada a 2 (duas) etapas de voo.	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.
(4) I A ANAC pode, mediante solicitação justificada do operador, aprovar variação quanto aos períodos mínimos de descanso estabelecidos nos parágrafos (g)(3) e (g)(4) deste Apêndice quando não for possível cumprir esses períodos mínimos durante o voo de cruzeiro planejado, para todos os tripulantes da aeronave.			(4)-I A ANAC pode, mediante solicitação justificada do operador, aprovar variação quanto aos períodos mínimos de descanso estabelecidos nos parágrafos (c) e (d) desta seção quando não for possível cumprir esses períodos mínimos durante o voo de cruzeiro planejado, para todos os tripulantes da aeronave.	Conforme proposto no tópico “Limite de jornada para tripulação composta ou de revezamento, incluindo descanso a bordo e tipos de acomodação” da AIR.
(5) Para aplicar as Tabelas B.2 ou B.3 para um tripulante aclimatado, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada referente ao início da jornada, então, escolher a classe de acomodação a bordo da aeronave e, dentro dessa classe, escolher o tipo de tripulação. A duração máxima da jornada, para um tripulante aclimatado, é o número imediatamente abaixo do tipo de tripulação escolhido, imediatamente abaixo da classe escolhida que corresponde à hora aclimatada referente ao início da jornada. O tempo máximo de voo referente ao tempo de aclimatação escolhido é o número entre parênteses ao lado do período máximo de jornada.	(5) Para aplicar as Tabelas B.2 ou B.3 para um tripulante aclimatado, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada referente ao início da jornada, então, escolher a classe de acomodação a bordo da aeronave e, dentro dessa classe, escolher o tipo de tripulação. A duração máxima da jornada, para um tripulante aclimatado, é o número imediatamente abaixo do tipo de tripulação escolhido, imediatamente abaixo da classe escolhida que corresponde à hora aclimatada referente ao início da jornada. O tempo máximo de voo referente ao tempo de aclimatação escolhido é o número entre parênteses ao lado do período máximo de jornada.	(e) Para aplicar as Tabelas B.2 ou B.3 para um tripulante aclimatado, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada referente ao início da jornada, então, escolher a classe de acomodação a bordo da aeronave e, dentro dessa classe, escolher o tipo de tripulação. A duração máxima da jornada, para um tripulante aclimatado, é o número imediatamente abaixo do tipo de tripulação escolhido, imediatamente abaixo da classe escolhida que corresponde à hora aclimatada referente ao início da jornada. O tempo máximo de voo referente ao tempo de aclimatação escolhido é o número entre parênteses ao lado do período máximo de jornada.	(5) Para aplicar as Tabelas B.2 ou B.3 para um tripulante aclimatado, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada referente ao início da jornada, então, escolher a classe de acomodação a bordo da aeronave e, dentro dessa classe, escolher o tipo de tripulação. A duração máxima da jornada, para um tripulante aclimatado, é o número imediatamente abaixo do tipo de tripulação escolhido, imediatamente abaixo da classe escolhida que corresponde à hora aclimatada referente ao início da jornada. O tempo máximo de voo referente ao tempo de aclimatação escolhido é o número entre parênteses ao lado do período máximo de jornada.	
Tabela B.2: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de voo aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	Tabela B.2: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de voo aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	Tabela B.2: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de voo aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	Tabela B.2: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um tripulante de voo aclimatado em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)			RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)						RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)						RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21						Comentários												
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS			APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS						APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)						APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)																		
			[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.2]						[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.2]						[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.2]																		
			Hora aclimata da 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 (em horas) – Tripulantes de voo						Hora aclimata da 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 (em horas) – Tripulantes de voo						Hora aclimata da 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 (em horas) – Tripulantes de voo															
				Classe de acomodação		Classe 1		Classe 2		Classe 3			Classe de acomodação		Classe 1		Classe 2				Classe de acomodação		Classe 1		Classe 2		Classe 3						
				Tipo de tripulação		Composta		Revezamento		Composta			Tipo de tripulação		Composta		Revezamento				Tipo de tripulação		Composta		Revezamento		Composta		Revezamento				
				06:00-06:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)	14 (13)	14,5 (17)	06h00-06h59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)	14 (13)	14,5 (17)	06h00-06h59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)	14 (13)	14,5 (17)									
				07:00-12:59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)	15 (13)	15,5 (17)	07h00-12h59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)	15 (13)	15,5 (17)	07h00-12h59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)	15 (13)	15,5 (17)									
				13:00-16:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)	14 (13)	14,5 (17)	13h00-16h59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)	14 (13)	14,5 (17)	13h00-16h59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)	14 (13)	14,5 (17)									
				17:00-05:59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)	13 (13)	13,5 (17)	17h00-05h59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)	13 (13)	13,5 (17)	17h00-05h59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)	13 (13)	13,5 (17)									
				[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.2]								[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.2]							[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.2]														
			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 (em horas) – Tripulantes de voo						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 (em horas) – Tripulantes de voo						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 (em horas) – Tripulantes de voo															
				Classe de acomodação		Classe 1		Classe 2		Classe 3			Classe de acomodação		Classe 1		Classe 2				Classe de acomodação		Classe 1		Classe 2		Classe 3						
				Tipo de tripulação		Composta		Revezamento		Composta			Tipo de tripulação		Composta		Revezamento				Tipo de tripulação		Composta		Revezamento		Composta		Revezamento				
				06:00-06:59	15 (13)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	06h00-06h59	15 (13)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	06h00-06h59	15 (13)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)									
				07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)	07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)	07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)									
				14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)									
				18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)									
				00:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	00h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)	00h00-05h59	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)	06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)									

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)				RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)				RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)				RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21				Comentários																																																																																																																					
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS				APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS				APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)				APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)				Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.																																																																																																																					
<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td>16 (13)</td> <td>18,5 (17)</td> <td>15 (13)</td> <td>16,5 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07:00-12:59</td> <td>17 (13)</td> <td>19 (17)</td> <td>16,5 (13)</td> <td>18 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13:00-16:59</td> <td>16 (13)</td> <td>18,5 (17)</td> <td>15 (13)</td> <td>16,5 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>17:00-05:59</td> <td>15 (13)</td> <td>17 (17)</td> <td>14 (13)</td> <td>15,5 (17)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06:00-06:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)		07:00-12:59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)		13:00-16:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)		17:00-05:59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)		<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>06h00-06h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07h00-12h59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14h00-17h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18h00-05h59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		07h00-12h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)		14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>06h00-06h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07h00-13h59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14h00-17h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18h00-05h59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)		14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.3]	
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
06:00-06:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)																																																																																																																																	
07:00-12:59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)																																																																																																																																	
13:00-16:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)																																																																																																																																	
17:00-05:59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)																																																																																																																																	
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
07h00-12h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)																																																																																																																																	
14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)																																																																																																																																	
14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
18h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td>16 (13)</td> <td>18,5 (17)</td> <td>15 (13)</td> <td>16,5 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07:00-12:59</td> <td>17 (13)</td> <td>19 (17)</td> <td>16,5 (13)</td> <td>18 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13:00-16:59</td> <td>16 (13)</td> <td>18,5 (17)</td> <td>15 (13)</td> <td>16,5 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>17:00-05:59</td> <td>15 (13)</td> <td>17 (17)</td> <td>14 (13)</td> <td>15,5 (17)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06:00-06:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)		07:00-12:59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)		13:00-16:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)		17:00-05:59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)		<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>06h00-06h59</td> <td>16 (13)</td> <td>18,5 (17)</td> <td>15 (13)</td> <td>16,5 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07h00-12h59</td> <td>17 (13)</td> <td>19 (17)</td> <td>16,5 (13)</td> <td>18 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13h00-16h59</td> <td>16 (13)</td> <td>18,5 (17)</td> <td>15 (13)</td> <td>16,5 (17)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>17h00-05h59</td> <td>15 (13)</td> <td>17 (17)</td> <td>14 (13)</td> <td>15,5 (17)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06h00-06h59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)		07h00-12h59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)		13h00-16h59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)		17h00-05h59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)		[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.3]																																													
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
06:00-06:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)																																																																																																																																	
07:00-12:59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)																																																																																																																																	
13:00-16:59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)																																																																																																																																	
17:00-05:59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)																																																																																																																																	
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
06h00-06h59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)																																																																																																																																	
07h00-12h59	17 (13)	19 (17)	16,5 (13)	18 (17)																																																																																																																																	
13h00-16h59	16 (13)	18,5 (17)	15 (13)	16,5 (17)																																																																																																																																	
17h00-05h59	15 (13)	17 (17)	14 (13)	15,5 (17)																																																																																																																																	
<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07:00-13:59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14:00-17:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18:00-05:59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)		14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>00:00-05:59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>06:00-06:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07:00-13:59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14:00-17:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18:00-23:59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	00:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)		14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		18:00-23:59	15 (13,5)	17 (15,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.3]																																							
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)																																																																																																																																	
14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
00:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)																																																																																																																																	
14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
18:00-23:59	15 (13,5)	17 (15,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>00:00-05:59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>06h00-06h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07h00-13h59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14h00-17h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18h00-23h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	00:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)		14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		18h00-23h59	15 (13,5)	17 (15,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		<table border="1"> <tr> <td>Hora acclimatada referente ao início da jornada</td> <td colspan="4">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 (em horas) – Tripulantes de cabine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Classe de acomodação</td> <td>Classe 1 ou Classe 2</td> <td>Classe 3</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tipo de tripulação</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> <td>Composta</td> <td>Revezamento</td> </tr> <tr> <td>00h00-05h59</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>06h00-06h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07h00-13h59</td> <td>16 (14,5)</td> <td>18 (16,5)</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>14h00-17h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td>16 (14,5)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>18h00-23h59</td> <td>15 (13,5)</td> <td>17 (15,5)</td> <td>13 (11,5)</td> <td>14 (12,5)</td> <td></td> </tr> </table>				Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine					Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3			Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento	00h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)		14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)		18h00-23h59	15 (13,5)	17 (15,5)	13 (11,5)	14 (12,5)		[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.3]																																	
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
00:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)																																																																																																																																	
14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
18h00-23h59	15 (13,5)	17 (15,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
Hora acclimatada 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 (em horas) – Tripulantes de cabine																																																																																																																																				
	Classe de acomodação	Classe 1 ou Classe 2	Classe 3																																																																																																																																		
	Tipo de tripulação	Composta	Revezamento	Composta	Revezamento																																																																																																																																
00h00-05h59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
06h00-06h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
07h00-13h59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)																																																																																																																																	
14h00-17h59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)																																																																																																																																	
18h00-23h59	15 (13,5)	17 (15,5)	13 (11,5)	14 (12,5)																																																																																																																																	
<p>(h) Atraso no horário de apresentação.</p>				<p>(h) Atraso no horário de apresentação.</p>				<p>B117.15 Atraso no horário de apresentação</p>				<p>B117.15 Atraso no horário de apresentação</p>																																																																																																																									
<p>(1) Em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados ou, no caso de operadores sob o parágrafo 117.1(b)(2) deste Regulamento, em operações não regulares, para atender missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, o operador pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa:</p> <p>(i) sejam providos assentos que atendam pelo menos aos critérios de acomodação classe 3. Se a aeronave a ser utilizada não dispuser de tais assentos, permite-se, excepcionalmente, desvio do critério de reclinamento de 40°, desde que sejam providos para a tripulação os assentos com maior reclinamento instalados na aeronave; e</p> <p>(ii) sejam aplicados os requisitos para tripulação composta aplicáveis constantes nos parágrafos (g), (i) e (j) deste Apêndice. Se conforme previsto no parágrafo (h)(1)(i) deste Apêndice, a aeronave a ser utilizada não dispuser de assentos que atendam pelo menos aos critérios de acomodação classe 3, na aplicação das Tabelas B.2 e B.3, devem ser considerados as durações máximas de jornada e os tempos máximos de voo correspondentes à classe 3, reduzidos em 1 hora.</p> <p>(2) O operador pode atrasar o horário de apresentação em caso de circunstâncias imprevistas, se os procedimentos de apresentação com atraso constantes dos parágrafos (h)(3) até (h)(10) deste Apêndice forem estabelecidos no manual do operador.</p>				<p>(1) Em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados ou, no caso de operadores sob o parágrafo 117.1(b)(2) deste Regulamento, em operações não regulares, para atender missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, o operador pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa:</p> <p>(i) sejam providos assentos que atendam pelo menos aos critérios de acomodação classe 3. Se a aeronave a ser utilizada não dispuser de tais assentos, permite-se, excepcionalmente, desvio do critério de reclinamento de</p>																																																																																																																																	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.
Procedimentos de comunicação de atrasos	Procedimentos de comunicação de atrasos	Procedimentos de comunicação de atrasos	Procedimentos de comunicação de atrasos	
(3) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	(3) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	(c) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	(c) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	
(i) se o tripulante estiver na base contratual:	(i) se o tripulante estiver na base contratual:	(I) se o tripulante estiver na base contratual:	(1) se o tripulante estiver na base contratual:	
(A) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	(A) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	(i) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	(i) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	
(B) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	(B) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	(ii) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	(ii) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	
(ii) se o tripulante não estiver na base contratual:	(ii) se o tripulante não estiver na base contratual:	(2) se o tripulante não estiver na base contratual:	(2) se o tripulante não estiver na base contratual:	
(A) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e	(A) pelo menos 1 hora antes do horário previsto para que o tripulante deixe o seu local de repouso; e	(i) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e	(i) pelo menos 1 hora antes do horário previsto para que o tripulante deixe o seu local de repouso; e	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.
(B) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.	(B) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário previsto para que o tripulante deixe o seu local de repouso.	(ii) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.	(ii) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário previsto para que o tripulante deixe o seu local de repouso.	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.
(4) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (h)(3) acima, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:	(4) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (h)(3) acima, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada no horário mais tarde entre:	(d) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (c) desta seção, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:	(d) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (c) desta seção, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada no horário mais tarde entre:	Não há uma opção a ser tomada. Até porque, se houvesse opção, deveria ficar claro a quem competiria tomar essa opção. Deve se considerar o mais tarde entre o horário de apresentação original e, caso haja, algum horário atrasado que tenha sido informado de acordo com (h)(3). Alinhamento com a norma de origem, CAO 48.1 Instrument (agora em sua versão de 2019): “4.8If an FCM is not informed of a delay in accordance with subclause 4.6, the FCM’s FDP is taken to commence at whichever of the following is the later: (a) the original reporting time; (b) the last new reporting time following a delay of which the FCM was informed in accordance with subclause 4.6.
(i) o horário de apresentação original; ou	(i) o horário de apresentação original; e	(1) o horário de apresentação original; ou	(1) o horário de apresentação original; e	
(ii) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (h)(3) acima.	(ii) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (h)(3) acima.	(2) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (c) desta seção.	(2) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (c) desta seção.	
(5) O tempo de atraso será considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso.	(5) O tempo de atraso será considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso	(e) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso. Caso o tempo de atraso seja superior a 3 horas, ele deve contar para o número total de sobreavisos mensais estabelecidos no parágrafo A117.17(f) do Apêndice A.	(e) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso. Caso o tempo de atraso seja superior a 3 horas, ele deve contar para o número total de sobreavisos mensais estabelecidos no parágrafo A117.17(f) do Apêndice A.	
Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	
(6) Não obstante os parágrafos (h)(3) e (h)(4), quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, tal atraso de 10 horas ou mais equivale a um período de repouso.	(6) Não obstante os parágrafos (h)(3) e (h)(4) quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, tal atraso de 10 horas ou mais equivale a um período de repouso.	(f) Não obstante o parágrafo (e) desta seção, quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, então:	(f) Não obstante o parágrafo (e) desta seção, quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, então:	
		(1) tal atraso equivale a um período de repouso; e	(1) tal atraso equivale a um período de repouso; e	
		(2) ao final desse período de repouso, o tripulante pode receber uma nova jornada, desde que sejam cumpridos os limites estabelecidos neste Regulamento, conforme aplicável.	(2) ao final desse período de repouso, o tripulante pode receber uma nova jornada, desde que sejam cumpridos os limites estabelecidos neste Regulamento, conforme aplicável.	
Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	
(7) Se:	(7) Se:	(g) Se:	(g) Se:	
(i) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(i) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(1) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	(1) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	
(ii) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original;	(ii) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original;	(2) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original;	(2) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original;	
então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	
(iii) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(iii) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(3) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(3) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	
(iv) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	(iv) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	(4) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	(4) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	
(v) a jornada máxima determinada pelos parágrafos (j)(4), (j)(5) ou (j)(6) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(v) a jornada máxima determinada pelos parágrafos (j)(4), (j)(5) ou (j)(6) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(5) a jornada máxima determinada pelos parágrafos B117.19(a)(4), B117.19(a)(5) e B117.19(a)(6) deste Apêndice, conforme aplicável.	(5) a jornada máxima determinada pelos parágrafos B117.19(a)(4), B117.19(a)(5) e B117.19(a)(6) deste Apêndice, conforme aplicável.	
(8) Se:	(8) Se:	(h) Se:	(h) Se:	
(i) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(i) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(1) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	(1) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	
(ii) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original;	(ii) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original;	(2) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original;	(2) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original;	
então:	então:	então:	então:	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.
(iii) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	(iii) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	(3) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	(3) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	
(iv) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	(iv) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	(4) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	(4) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	
(A) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(A) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(i) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(i) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	
(B) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(8)(iii); e	(B) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(8)(iii); e	(ii) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(3) desta seção; e	(ii) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(3) desta seção; e	
(C) a jornada máxima determinada pelos parágrafos (j)(4), (j)(5) ou (j)(6) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(C) a jornada máxima determinada pelos parágrafos (j)(4), (j)(5) ou (j)(6) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(iii) a jornada máxima determinada pelos parágrafos B117.19(a)(4), B117.19(a)(5) e B117.19(a)(6), conforme aplicável.	(iii) a jornada máxima determinada pelos parágrafos B117.19(a)(4), B117.19(a)(5) e B117.19(a)(6), conforme aplicável.	
Cancelamentos	Cancelamentos	Cancelamentos	Cancelamentos	
(9) Se:	(9) Se:	(i) Se:	(i) Se:	
(i) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (h)(3) acima; e	(i) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (h)(3) acima acima; e	(1) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (c) desta seção; e	(1) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (c) desta seção; e	
(ii) o operador informa ao tripulante de que o voo não ocorrerá (cancelamento);	(ii) o operador informa ao tripulante de que o voo não ocorrerá (cancelamento);	(2) o operador informa ao tripulante de que ela não ocorrerá (cancelamento);	(2) o operador informa ao tripulante de que ela não ocorrerá (cancelamento);	
então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	Então: o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	Então: o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	
(i) Reprogramação e extensão.	(i) Reprogramação e extensão.	B117.17 Reprogramação e extensão	B117.17 Reprogramação e extensão	
(1) Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada com diferentes números de etapas a serem voadas, se:	(1) Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada e com diferentes números de etapas a serem voadas, se:	(a) Reprogramação de tripulante (ou reprogramação). Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada e com diferente número de etapas a serem voadas, se:	(a) Reprogramação de tripulante (ou reprogramação). Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada e com diferente número de etapas a serem voadas, se:	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(i) a jornada modificada não excede 4 horas em relação à jornada original;	(i) [Reservado]	(1) [Reservado]	(1) [Reservado]	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(ii) sujeito aos parágrafos (i)(2) e (i)(3) deste Apêndice, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	(ii) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	(2) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	(2) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	
(iii) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando tal em formulário apropriado.	(iii) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	(3) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	(3) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(2) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto, declarando isto em formulário apropriado:	(2) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto, declarando isto em formulário apropriado:	(b) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevistas, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto, declarando isto em formulário apropriado:	(b) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevistas, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto, declarando isto em formulário apropriado:	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR. Alteração já parcialmente implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(i) os limites de jornada constantes no manual do operador podem exceder em até:	(i) os limites de jornada constantes no manual do operador podem exceder em até:	(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até:	(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até:	
(A) 1 (uma) hora; ou	(A) 1 (uma) hora; ou	(i) 1 (uma) hora; ou	(i) 1 (uma) hora; ou	
(B) 2 (duas) horas, para uma tripulação composta ou de revezamento sob o parágrafo (g) deste Apêndice; e	(B) 2 (duas) horas, para uma tripulação composta ou de revezamento sob o parágrafo (g) deste Apêndice; e	(ii) 2 (duas) horas, para uma tripulação composta ou de revezamento; e	(ii) 2 (duas) horas, para uma tripulação composta ou de revezamento; e	
(ii) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	(ii) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	
(3) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, se for operacionalmente necessário e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido em até:	(3) Não obstante os limites de tempo de voo constantes no manual do operador, se for operacionalmente necessário e cada tripulante considerar-se apto, declarando isto em formulário apropriado, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido em até:	(c) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar-se apto, declarando isto em formulário apropriado, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até:	(c) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar-se apto, declarando isto em formulário apropriado, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até:	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR. Alteração já parcialmente implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(i) 30 minutos; ou	(i) 30 minutos; ou	(1) 30 minutos; ou	(1) 30 minutos; ou	
(ii) 1 (uma) hora, para uma operação com tripulação composta ou de revezamento.	(ii) 1 (uma) hora, para uma operação com tripulação composta ou de revezamento.	(2) 1 (uma) hora, para uma operação com tripulação composta ou de revezamento.	(2) 1 (uma) hora, para uma operação com tripulação composta ou de revezamento.	
(4) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida sob este Apêndice se isso for extrapolar o tempo limite de voo acumulado constante nos limites de tempo de voo acumulado constantes no parágrafo (m) ou do período máximo de jornada acumulada constante no parágrafo (n) deste Apêndice.	(4) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida sob este Apêndice se isso for extrapolar o tempo limite de voo acumulado constante nos limites de tempo de voo acumulado constantes no parágrafo (m) ou do período máximo de jornada acumulada constante no parágrafo (n) deste Apêndice.	(d) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada ou o tempo de voo não podem ser estendidos sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante da seção B117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante da seção B117.27 deste Apêndice.	(d) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada ou o tempo de voo não podem ser estendidos sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante da seção B117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante da seção B117.27 deste Apêndice.	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	<p>Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.</p> <p>Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.</p>
(i) Não obstante o parágrafo (i)(4) deste Apêndice, se circunstâncias operacionais imprevisíveis acontecerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando.	(5) Não obstante os parágrafos (i)(2), (3) e (4) deste Apêndice, se circunstâncias operacionais imprevisíveis acontecerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções B117.25 ou B117.27, respectivamente.	(e) Não obstante o parágrafo (d) desta seção, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções B117.25 ou B117.27, respectivamente.	(e) Não obstante os parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções B117.25 ou B117.27, respectivamente.	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.
(j) Limites de sobreaviso ou reserva.	(j) Limites de sobreaviso ou reserva.	B117.19 Limites de sobreaviso ou reserva	B117.19 Limites de sobreaviso ou reserva	
		(a) Em acréscimo aos requisitos estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	(a) Em acréscimo aos requisitos estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	
(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	
(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	
(3) Os limites máximos de sobreaviso ou reserva a que uma tripulação esteja sujeita são os limites estabelecidos nos respectivos art. 43 e 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(3) Os limites máximos de sobreaviso ou reserva a que uma tripulação esteja sujeita são os limites estabelecidos nos respectivos art. 43 e 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(3) [Reservado]	(3) [Reservado]	
(4) Se o tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	(4) Se o tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	(4) Se o tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	(4) Se o tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	
(5) Sujeito ao parágrafo (j)(6) deste Apêndice, se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado em até 8 horas do início de seu sobreaviso, os limites máximos de jornada previstos nas respectivas tabelas são aplicáveis.	(5) Sujeito ao parágrafo (j)(6) deste Apêndice, se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado em até 8 horas do início de seu sobreaviso, os limites máximos de jornada previstos nas respectivas tabelas são aplicáveis.	(5) Sujeito ao parágrafo (a)(6) desta seção, se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado em até 8 horas do início de seu sobreaviso, os limites máximos de jornada previstos nas respectivas tabelas são aplicáveis.	(5) Sujeito ao parágrafo (a)(6) desta seção, se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado em até 8 horas do início de seu sobreaviso, os limites máximos de jornada previstos nas respectivas tabelas são aplicáveis.	
(6) Se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado após 8 horas de um sobreaviso, os limites de jornada previstos nas respectivas tabelas devem ser diminuídos do valor que excede as 8 horas de sobreaviso.	(6) Se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado após 8 horas de um sobreaviso, os limites de jornada previstos nas respectivas tabelas devem ser diminuídos do valor que excede as 8 horas de sobreaviso.	(6) Se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado após 8 horas de um sobreaviso, os limites de jornada previstos nas respectivas tabelas devem ser diminuídos do valor que excede as 8 horas de sobreaviso.	(6) Se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado após 8 horas de um sobreaviso, os limites de jornada previstos nas respectivas tabelas devem ser diminuídos do valor que excede as 8 horas de sobreaviso.	
	(7) Os tripulantes acionados na reserva para execução de outras tarefas não relacionadas ao voo terão suas atividades da jornada encerradas após o término da execução dessas tarefas.		(7) Os tripulantes acionados na reserva para execução de outras tarefas não relacionadas ao voo terão suas atividades da jornada encerradas após o término da execução dessas tarefas.	Conforme proposto no tópico “Reserva e Sobreaviso” da AIR.
(j)-I Posicionamento	(1) Exceto como previsto no parágrafo (j)-I(2), caso o tripulante seja escalado como tripulante extra na última etapa da jornada, a duração desta jornada poderá exceder a duração máxima estabelecida no restante deste Apêndice, observando-se os seguintes critérios: (i) anteriormente a este voo, a duração da jornada esteja abaixo da duração máxima de jornada aplicável. Para essa avaliação, considera-se que: (A) a etapa voada como tripulante extra não é considerada para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos dos parágrafos (d) e (g) deste Apêndice; e (B) a jornada se encerraria em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o voo anteriormente realizado ou no horário de início da etapa voada como tripulante extra – o que ocorre depois; (ii) o voo como tripulante extra deve ser de retorno à base contratual, exceto se de outra forma for aceito pelo tripulante; (iii) a duração da jornada poderá exceder a duração máxima em no máximo 4 horas, exceto se de outra forma for aceito pelo tripulante. No entanto, em nenhum caso poderá exceder em mais de 7 horas; (iv) o tempo de voo como tripulante extra não é considerado para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos dos parágrafos (d), (g) e (m) deste Apêndice; (v) a jornada será considerada encerrada em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o voo como tripulante extra; (vi) o repouso será iniciado após o encerramento da jornada, observando o parágrafo (k)(2) deste Apêndice; e (vii) o cálculo do repouso posterior a essa jornada deve considerar a extensão completa da jornada, incluindo o período como tripulante extra;		B117.20 Posicionamento (a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, caso o tripulante seja escalado como tripulante extra na última etapa da jornada, a duração desta jornada poderá exceder a duração máxima estabelecida no restante deste Apêndice, observando-se os seguintes critérios: (i) anteriormente a este voo, a duração da jornada esteja abaixo da duração máxima de jornada aplicável. Para essa avaliação, considera-se que: (i) a etapa voada como tripulante extra não é considerada para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos das seções B117.7 e B117.13 deste Apêndice; e (ii) a jornada se encerraria em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o voo anteriormente realizado ou no horário de início da etapa voada como tripulante extra – o que ocorre depois; (2) o voo como tripulante extra deve ser de retorno à base contratual, exceto se de outra forma for aceito pelo tripulante; (3) a duração da jornada poderá exceder a duração máxima em no máximo 4 horas, exceto se de outra forma for aceito pelo tripulante. No entanto, em nenhum caso poderá exceder em mais de 7 horas; (4) o tempo de voo como tripulante extra não é considerado para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos das seções B117.7, B117.13 e B117.25 deste Apêndice; (5) a jornada será considerada encerrada em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o voo como tripulante extra; (6) o repouso será iniciado após o encerramento da jornada, observando o parágrafo B117.21(a)(3) deste Apêndice; e (7) o cálculo do repouso posterior a essa jornada deve considerar a extensão completa da jornada, incluindo o período como tripulante extra.	Conforme proposto no tópico “Tripulante extra” da AIR. Corrigir-se a referência usada no parágrafo B117.20(a)(6).

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	<p>Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.</p> <p>Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.</p>
	<p>(2) Caso o tripulante seja escalado para uma jornada com voo(s) como tripulante extra e não execute nenhuma função a bordo durante essa jornada, nem esteja de sobreaviso ou reserva, não se aplicam os requisitos de duração máxima de jornada e de tempo de voo dos parágrafos (d) e (g) deste Apêndice. Neste caso:</p> <p>(i) a jornada será considerada iniciada em conformidade com os parágrafos 117.3(n)(1), (2) e (3) antes do primeiro voo como tripulante extra da jornada;</p> <p>(ii) a jornada será considerada encerrada em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o último voo como tripulante extra da jornada;</p> <p>(iii) o tempo de voo como tripulante extra não é considerado para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos dos parágrafos (d), (g) e (m) deste Apêndice; e</p> <p>(iv) o cálculo do repouso posterior a essa jornada deve considerar a extensão completa da jornada.</p>		<p>(b) Caso o tripulante seja escalado para uma jornada com voo(s) como tripulante extra e não execute nenhuma função a bordo durante essa jornada, nem esteja de sobreaviso ou reserva, não se aplicam os requisitos de duração máxima de jornada e de tempo de voo das seções B117.7 e B117.13 deste Apêndice. Neste caso:</p> <p>(1) a jornada será considerada iniciada em conformidade com os parágrafos 117.3(n)(1), (2) e (3) antes do primeiro voo como tripulante extra da jornada;</p> <p>(2) a jornada será considerada encerrada em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o último voo como tripulante extra da jornada;</p> <p>(3) o tempo de voo como tripulante extra não é considerado para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos das seções B117.7, B117.13 e B117.25 deste Apêndice; e</p> <p>(4) o cálculo do repouso posterior a essa jornada deve considerar a extensão completa da jornada.</p>	Conforme proposto no tópico “Tripulante extra” da AIR.
(k) Transporte dos tripulantes: alterações nos requisitos de repouso.	(k) Transporte dos tripulantes.	B117.21 Transporte dos tripulantes: alterações nos requisitos de repouso	B117.21 Transporte dos tripulantes	<p>Na proposta, o parágrafo não estaria mais associado somente a alterações nos requisitos de repouso.</p>
(1) Nos casos onde a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	(1) Nos casos em que a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	(a) Nos casos em que a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	(a) Nos casos em que a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(i) no caso de viagem que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à jornada será acrescido de, no mínimo, uma hora;	(i) no caso de viagem que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à jornada será acrescido de, no mínimo, uma hora;	(1) no caso de viagem ou treinamento que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à jornada deve ser acrescido de, no mínimo, uma hora;	(1) no caso de viagem ou treinamento que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à jornada deve ser acrescido de, no mínimo, uma hora;	
(ii) no caso de viagem que finalize em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar após a jornada será acrescido de, no mínimo, uma hora; e	(ii) no caso de viagem que finalize em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar após a jornada será acrescido de, no mínimo, uma hora; e	(2) no caso de viagem ou treinamento que finalize em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar após a jornada deve ser acrescido de, no mínimo, uma hora; e	(2) no caso de viagem ou treinamento que finalize em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar após a jornada deve ser acrescido de, no mínimo, uma hora; e	
(iii) quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.	(iii) é assegurado ao tripulante transporte entre o aeroporto definido como base contratual e o aeroporto em que se inicia ou se finaliza a viagem. Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.	(3) quando não houver disponibilidade de transporte imediatamente ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir do momento em que a tripulação possa acessá-lo fisicamente.	(3) é assegurado ao tripulante transporte entre o aeroporto definido como base contratual e o aeroporto em que se inicia ou se finaliza a viagem. Quando não houver disponibilidade de transporte imediatamente ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir do momento em que a tripulação possa acessá-lo fisicamente.	Observa-se que já existe garantia de transporte entre aeroporto e acomodação adequada para repouso, fora de base, para qualquer operação (e não somente nos casos abrangidos em (k)(1) [B117.21(a)], de dois aeroportos situados na mesma conurbação), conforme art. 47 da Lei nº 13.475. Porém, quando são dois aeroportos na mesma conurbação e um deles é a base contratual, não há provisão de acomodação adequada para repouso, e o transporte é normalmente provido entre aeroportos (e não para a casa do tripulante). Isso não ficava claro na regra vigente.
(l) Períodos de repouso.	(l) Períodos de repouso.	B117.23 Períodos de repouso após a jornada e de folga periódica	B117.23 Períodos de repouso após a jornada e de folga periódica	
		Repouso após jornada	Repouso após jornada	
(1) Sujeito ao parágrafo (l)(2) deste Apêndice, quando uma jornada não exceder 12 (doze) horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos:	(1) Sujeito ao parágrafo (l)(2) deste Apêndice, quando uma jornada não exceder 12 (doze) horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos:	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, quando uma jornada não exceder 12 (doze) horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos:	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, quando uma jornada não exceder 12 (doze) horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos:	
(i) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:	(i) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:	(I) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:	(I) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de:	
(A) 12 (doze) horas; e	(A) 12 (doze) horas; e	(i) 12 (doze) horas; e	(i) 12 (doze) horas; e	
(B) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que atinja ou ultrapasse 3 fusos;	(B) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que atinja ou ultrapasse 3 fusos;	(ii) se o voo cruzar 3 (três) fusos ou mais, o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que ultrapasse 2 (dois) fusos;	(ii) se o voo cruzar 3 (três) fusos ou mais, o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que ultrapasse 2 (dois) fusos;	
(ii) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de:	(ii) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de:	(2) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de:	(2) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de:	
(A) 14 (quatorze) horas; e	(A) 14 (quatorze) horas; e	(i) 14 (quatorze) horas; e	(i) 14 (quatorze) horas; e	
(B) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.	(B) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.	(ii) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.	(ii) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.	
(2) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 (dez) horas, se:	(2) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 (dez) horas, se:	(b) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 (dez) horas, se:	(b) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 (dez) horas, se:	
(i) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;	(i) o período livre de atividades imediatamente antes desta jornada for:	(1) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;	(1) o período livre de atividades imediatamente antes desta jornada for:	Ajuste, esclarecendo que o período livre de atividades pode ser um repouso ou uma folga.
	(A) uma folga; ou	(i) uma folga; ou(ii) um repouso de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;	(i) uma folga; ou(ii) um repouso de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;	
	(B) um repouso de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;			
	(ii) a jornada não for estendida, nos termos do parágrafo (i) deste Apêndice, para além dos limites de jornada ou tempo de voo estabelecidos neste regulamento;		(2) a jornada não for estendida, nos termos da seção B117.17 deste Apêndice, para além dos limites de jornada ou tempo de voo estabelecidos neste regulamento;	Conforme proposto no tópico “Repouso” da AIR.

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.
(ii) o tripulante estiver aclimatado no começo do período de repouso seguinte;	(iii) o tripulante estiver aclimatado no começo do PR2;	(2) o tripulante estiver aclimatado no começo do período de repouso seguinte;	(3) o tripulante estiver aclimatado no começo do PR2;	
(iii) PR2 for gozado por uma noite local;	(iv) PR2 for gozado por uma noite local;	(3) PR2 for gozado por uma noite local;	(4) PR2 for gozado por uma noite local;	
(iv) PR2 não for gozado na base; e	(v) PR2 não for gozado na base;	(4) PR2 não for gozado na base; e	(5) PR2 não for gozado na base;	
(v) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local.	(vi) o período livre de atividades, depois da jornada após PR2: (A) abranger uma folga; ou (B) for um repouso de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local; e	(5) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local.	(6) o período livre de atividades, depois da jornada após PR2: (i) abranger uma folga; ou (ii) for um repouso de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local; e	Ajuste, esclarecendo que o período livre de atividades pode ser um repouso ou uma folga.
	(vii) ou o período livre de atividades descrito no parágrafo (l)(2)(i) ou o período livre de atividades descrito no parágrafo (l)(2)(vi) deve ser gozado na base.		(7) ou o período livre de atividades descrito no parágrafo (b)(1) desta seção ou o período livre de atividades descrito no parágrafo (b)(6) desta seção deve ser gozado na base.	Conforme proposto no tópico “Repouso” da AIR.
(3) Sujeito ao parágrafo (l)(4) deste Apêndice, quando uma jornada exceder 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos:	(3) Sujeito ao parágrafo (l)(4) deste Apêndice, quando uma jornada exceder 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos:	(c) Sujeito ao parágrafo (d) desta seção, quando uma jornada exceder 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos:	(c) Sujeito ao parágrafo (d) desta seção, quando uma jornada exceder 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos:	
(i) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de: (A) 12 (doze) horas;	(i) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de: (A) 12 (doze) horas;	(1) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de: (i) 12 (doze) horas;	(1) se o tripulante estiver aclimatado, a soma de: (i) 12 (doze) horas;	
(B) 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e	(B) 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e	(ii) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e	(ii) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e	
(C) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que atinja ou ultrapasse 3 fusos.	(C) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que atinja ou ultrapasse 3 fusos.	(iii) se o voo cruzar 3 (três) fusos ou mais, o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que ultrapasse 2 (dois) fusos.	(iii) se o voo cruzar 3 (três) fusos ou mais, o dobro do valor absoluto da diferença de fusos que ultrapasse 2 (dois) fusos.	
(ii) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de: (A) 14 (catorze) horas;	(ii) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de: (A) 14 (catorze) horas;	(2) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de: (i) 14 (catorze) horas;	(2) se o tripulante estiver em um estado desconhecido de aclimatação, a soma de: (i) 14 (catorze) horas;	
(B) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e	(B) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e	(ii) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e	(ii) 2 (duas) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas; e	
(C) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.	(C) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.	(iii) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.	(iii) o dobro do valor absoluto da diferença de fusos.	
(4) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 (catorze) horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 (catorze) horas, se:	(4) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 (catorze) horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 (catorze) horas, se:	(d) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 (catorze) horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 (catorze) horas, se:	(d) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 (catorze) horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 (catorze) horas, se:	
(i) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	(i) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	(1) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	(1) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	
(ii) a primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual do operador;	(ii) a primeira jornada não for estendida, nos termos do parágrafo (i) deste Apêndice, para além dos limites de jornada ou tempo de voo estabelecidos neste regulamento;	(2) a primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual do operador;	(2) a primeira jornada não for estendida, nos termos da seção B117.17 deste Apêndice, para além dos limites de jornada ou tempo de voo estabelecidos neste regulamento;	Conforme proposto no tópico “Repouso” da AIR.
(iii) o tripulante iniciar a segunda jornada aclimatado; e	(iii) o tripulante iniciar a segunda jornada aclimatado; e	(3) o tripulante iniciar a segunda jornada aclimatado; e	(3) o tripulante iniciar a segunda jornada aclimatado; e	
(iv) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.	(iv) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e incluir 2 noites locais.	(4) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e incluir 2 noites locais.	(4) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e incluir 2 noites locais.	
(5) Os requisitos de folga devem ser os definidos nos arts. 50 a 52 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(5) Os requisitos de folga devem ser os definidos nos arts. 50 a 52 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	Folga periódica (e) Os requisitos de folga periódica são os definidos na seção A117.25 do Apêndice A.	Folga periódica (e) Os requisitos de folga periódica são os definidos na seção A117.25 do Apêndice A.	
(6) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.	(6) O tripulante que estiver retornando de uma monofolga para assumir uma jornada só pode fazê-lo: (i) se a monofolga se encerrar entre 00:00 e 7:59 de um determinado dia: desde que o horário de apresentação seguinte for após as 7:59 desse dia; e (ii) se a monofolga se encerrar entre 08:00 e 23:59 de um determinado dia: desde que o horário de apresentação seja em ou após o horário de encerramento da folga.	(f) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.	(f) O tripulante que estiver retornando de uma monofolga para assumir uma jornada só pode fazê-lo: (1) se a monofolga se encerrar entre 00:00 e 7:59 de um determinado dia: desde que o horário de apresentação seguinte for após as 7:59 desse dia; e (2) se a monofolga se encerrar entre 08:00 e 23:59 de um determinado dia: desde que o horário de apresentação seja em ou após o horário de encerramento da folga.	Conforme proposto no tópico “Folga (incluindo monofolga)” da AIR.
(m) Limites de tempo de voo acumulados.	(m) Limites de tempo de voo acumulado.	B117.25 Limites de tempo de voo acumulados	B117.25 Limites de tempo de voo acumulado	
(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulado especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulado especificados a seguir:	

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.
(i) para aviões a jato: (A) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (ii) para aviões turboélice: (A) 95 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (iii) para aviões convencionais: (A) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou (iv) para helicópteros: (A) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.		(1) para aviões a jato: (i) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (2) para aviões turboélice: (i) 100 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 1000 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (3) para aviões convencionais: (i) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou (4) para helicópteros: (i) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.		Vide tópico “Tempo de voo acumulado” da AIR.
(2) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.	(2) [Reservado]	(b) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.	(b) [Reservado]	Como consequência da alteração no parágrafo anterior, retirando a diferença entre os tipos de aeronaves.
(n) Limites de jornada acumulados.	(n) Limites de jornada acumulados.	B117.27 Limites de trabalho acumulado	B117.27 Limites de trabalho acumulado	
(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de jornada acumulados especificados a seguir:	(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de jornada acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de trabalho acumulado especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de trabalho acumulado especificados a seguir:	
(i) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos, mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho;	(i) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos, mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho;	(1) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	(1) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	
(ii) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos;	(ii) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos;	(2) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	(2) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	
(iii) 176 horas mensais; e	(iii) 176 horas mensais; e	(3) 176 horas mensais.	(3) 176 horas mensais.	
(iv) 176 horas durante qualquer período de 28 (vinte e oito) dias consecutivos.	(iv) 176 horas durante qualquer período de 28 (vinte e oito) dias consecutivos.			
		(b) A duração do trabalho dos tripulantes será computada como se segue:	(b) A duração do trabalho dos tripulantes será computada como se segue:	
		(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	
		(2) reserva e 1/3 do sobreaviso;	(2) reserva e 1/3 do sobreaviso;	
		(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	
		(4) adestramento em dispositivos de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões; e	(4) adestramento em dispositivos de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões; e	
		(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	
		Nota: os limites de segurança operacional estabelecidos neste requisito superam os limites estabelecidos na Lei nº 13.475/17. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem 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.	Nota: os limites de segurança operacional estabelecidos neste requisito superam os limites estabelecidos na Lei nº 13.475/17. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem 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.	
(o) Limites em operações na madrugada.	(o) Limites de jornadas na madrugada.	B117.29 Limites em operações na madrugada	B117.29 Limites de jornadas na madrugada	
(1) Exceto como previsto no parágrafo (o)(1)(ii) deste Apêndice, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	(1) Exceto como previsto no parágrafo (o)(1)(ii) deste Apêndice, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada.	Por melhor técnica de redação regulatória, os requisitos foram separados. Em (o)(1) [B117.29(a)] foi mantido o limite de jornadas consecutivas na madrugada; em (o)(2) [B117.29(b)] foi colocado o requisito sobre limites de jornadas na madrugada em qualquer período de 168 horas.

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	<p>Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.</p> <p>Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.</p>
(i) Exceto como previsto no parágrafo (o)(1)(ii) deste Apêndice, se o tripulante for escalado para 2 jornadas consecutivas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada, não pode ser escalado para uma jornada que se inicie entre 0:00 e 7:59 do dia seguinte à segunda madrugada.			(1) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, se o tripulante for escalado para 2 jornadas consecutivas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada, não pode ser escalado para uma jornada que se inicie entre 0:00 e 7:59 do dia seguinte à segunda madrugada.	O requisito foi movido de (o)(3) [B117.29(c)], por estar relacionado ao limite de madrugadas consecutivas. Foi ajustada a redação para efetivamente limitar a sequência “madrugada-madrugada-início cedo”, que não era completamente vedada pela redação anterior. Além disso, foi esclarecida a relação com a exceção para voo como tripulante extra na terceira jornada. Considerando que já era permitido o voo como tripulante extra na madrugada na terceira jornada, não haveria razão para limitar o mesmo voo no período das 6:00 às 7:59; portanto o parágrafo tem também a exceção prevista em (o)(1)(ii) [B117.29(a)(2)].
(ii) O tripulante de voo ou de cabine pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.	(ii) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira madrugada consecutiva ou com início entre 0:00 e 7:59 como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada.	(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada.	(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira madrugada consecutiva ou com início entre 0:00 e 7:59 como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação na mesma jornada.	Adaptado do parágrafo (o)(1)(ii) [B117.29(a)(2)]. Observa-se que, como o tripulante já poderia realizar, como tripulante extra, o terceiro voo na madrugada, não havia razão para limitar somente a apresentação entre 6:00 e 7:59.
(2) Durante qualquer período de 168 horas consecutivas, nenhum tripulante pode realizar:			(b) Durante qualquer período de 168 horas consecutivas, nenhum tripulante pode realizar:	
(i) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	(i) mais de quatro jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada. Caso sejam designadas quatro jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	(1) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	(1) mais de quatro jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada. Caso sejam designadas quatro jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	
(ii) em operações de transporte de passageiros: mais de três jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada. Caso sejam designadas três jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais duas jornadas com função a bordo, sobreaviso ou reserva podem ser designadas para o mesmo período.			(2) em operações de transporte de passageiros: mais de três jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada. Caso sejam designadas três jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais duas jornadas com função a bordo, sobreaviso ou reserva podem ser designadas para o mesmo período.	Conforme proposto no tópico “Operações na madrugada / WOCL e jornadas early start e late finish” da AIR. Como um mesmo tripulante pode realizar operações de transporte de passageiros e cargueiras, é importante esclarecer a relação entre os parágrafos. O requisito deve ser avaliado para cada operação específica: se, no momento de iniciar uma jornada na madrugada em operação cargueira, o tripulante tiver realizado no máximo outras 3 jornadas na madrugada nas 168 horas anteriores (independentemente de essas jornadas terem sido em operações de passageiros ou cargueiras), ele poderá realizar a quarta, pois se aplica o requisito da operação que será realizada, ou seja, cargueira. Por outro lado, se pretender iniciar uma jornada com transporte de passageiros na madrugada e já tiver realizado 3 jornadas nas 168 horas anteriores (mesmo que tenham sido 3 jornadas com operações cargueiras somente), então ele não poderá iniciar uma quarta jornada, pois se aplica o requisito da operação que será realizada, ou seja, a de transporte de passageiros.
(2) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (o)(1) deste Apêndice pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de um novo período sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	(2)-I O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (o)(2) deste Apêndice pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de um novo período sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	(b) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (a) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de um novo período sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	(b)-I O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (b) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de um novo período sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	
(3) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.	(3) [Reservado]	(c) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.	(c) [Reservado]	O requisito foi movido para (o)(1)(i) [B117.29(a)(1)], por estar relacionado ao limite de madrugadas consecutivas.

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE B DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS OU MAIS PILOTOS – OPERAÇÕES COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	<p>Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.</p> <p>Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice B a fim de facilitar a sua leitura.</p>
(4) Os requisitos constantes deste parágrafo se aplicam às operações na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.	<p>(4) Os requisitos constantes deste parágrafo se aplicam às jornadas na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.</p> <p>(i) No entanto, caso, após a última decolagem, haja necessidade de extensão em razão de circunstâncias operacionais imprevistas, a jornada pode ser estendida de acordo com o parágrafo (i) deste Apêndice, ainda que adentre a madrugada e isso implique em ultrapassar os limites deste parágrafo (o). Neste caso:</p> <p>(A) o repouso mínimo seguinte a essa jornada deve ser estendido em 2 horas; e</p> <p>(B) caso haja uma segunda ocorrência de ultrapassagem do mesmo limite deste parágrafo (o) dentro de um período de 168 horas, contabilizado de acordo com o parágrafo (o)(2)-I, o tripulante deve receber um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.</p>	<p>(d) Os requisitos constantes desta seção se aplicam às operações na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.</p>	<p>(d) Os requisitos constantes desta seção se aplicam às jornadas na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.</p> <p>(1) No entanto, caso, após a última decolagem, haja necessidade de extensão em razão de circunstâncias operacionais imprevistas, a jornada pode ser estendida de acordo com a seção B117.17, ainda que adentre a madrugada e isso implique em ultrapassar os limites desta seção. Neste caso:</p> <p>(i) o repouso mínimo seguinte a essa jornada deve ser estendido em 2 horas; e</p> <p>(ii) caso haja uma segunda ocorrência de ultrapassagem do mesmo limite desta seção dentro de um período de 168 horas, contabilizado de acordo com o parágrafo (b)-I, o tripulante deve receber um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.</p>	<p>Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.</p> <p>O parágrafo (i) [B117.29(d)(1)] permitiria, por exemplo, que um tripulante que tenha realizado 2 madrugadas consecutivas e, na terceira jornada, estava previsto para encerrar às 23:30, possa precisar, em caso de circunstância operacional imprevista após a última decolagem, estender a jornada para além da 00:00, se necessário – ainda que isso vá implicar numa terceira madrugada seguida.</p> <p>A regra não se aplica para permitir extensões decididas em solo. Nesse caso, o tripulante não pode ser reprogramado ou estender a jornada para ultrapassar os limites.</p> <p>Registra-se, por fim, que a previsão do parágrafo (i) [B117.29(d)(1)] somente se aplica se a extração dos limites ocorrer diretamente em razão daquela jornada estendida. Se, por exemplo, o tripulante tiver programado uma sequência de jornadas com madrugada, não-madrugada e madrugada, mas a extensão fizer com que a segunda jornada invada a madrugada, o tripulante não poderá usar esse parágrafo para justificar a realização da terceira madrugada consecutiva, pois não é essa jornada que foi afetada pela extensão.</p>
(5) Os requisitos constantes deste parágrafo não se aplicam ao tripulante em estado desconhecido de aclimatação.	(5) [Reservado]			Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(p) Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo.	(p) Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo.	B117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo	B117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo	
(1) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com o parágrafo (i) deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	(1) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com o parágrafo (i) deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	(a) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com a seção B117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	(a) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com a seção B117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	
(i) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	(i) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	(1) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	(1) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	
(ii) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	(ii) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	(2) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	(2) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	

Apêndice C

RBAC 117 – Emenda nº 00 (Original)	RBAC 117 – Proposta submetida a esta consulta pública (Tema nº21)	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	RBAC 117 – Proposta resultante combinada dos temas nº 14 e 21	Comentários
APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS	APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS	APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	APÊNDICE C DO RBAC Nº 117 SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO – OPERAÇÕES COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO COMPLEXAS (NÍVEL GRF)	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117. Nota: foi feita uma renumeração completa no Apêndice C a fim de facilitar a sua leitura.
		C117.1 Aplicabilidade	C117.1 Aplicabilidade	
(a) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos da referida Lei, abaixo especificados:	(a) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos da referida Lei, abaixo especificados:	(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos que operem segundo o parágrafo 117.11(a)(3) e a seção 117.61 deste Regulamento. Ele deve ser utilizado em conjunto com o Apêndice A deste Regulamento, exceto quanto às seções e parágrafos constantes do parágrafo (b) desta seção.	(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos que operem segundo o parágrafo 117.11(a)(3) e a seção 117.61 deste Regulamento. Ele deve ser utilizado em conjunto com o Apêndice A deste Regulamento, exceto quanto às seções e parágrafos constantes do parágrafo (b) desta seção.	
(1) Art. 31;	(1) Art. 31;			
(2) Art. 32;	(2) Art. 32;			
(3) Art. 33;	(3) Art. 33;			
(4) Art. 34;	(4) Art. 34;			
(5) Art. 35;	(5) Art. 35;			
(6) Art. 36;	(6) Art. 36;			
(7) Art. 37;	(7) Art. 37;			
(8) Art. 38;	(8) Art. 38;			
(9) Art. 39;	(9) Art. 39;			
(10) Art. 40;	(10) Art. 40;			
(11) Art. 41, exceto § 1º;	(11) Art. 41, exceto § 1º;			
(12) Art. 42;	(12) Art. 42;			
(13) Art. 46;	(13) Art. 46;			
(14) Art. 47, caput, § 1º, § 3º, § 4º;	(14) Art. 47, caput, § 1º, § 3º, § 4º;			
(15) Art. 48;	(15) Art. 48;			
(16) Art. 49;	(16) Art. 49;			
(17) Art. 80.	(17) Art. 80.			

		Tabela C.0: Alterações de requisitos em função da adoção do Apêndice C	Tabela C.0: Alterações de requisitos em função da adoção do Apêndice C	Incluídos requisitos constantes da proposta do Tema nº 21.																																																																																						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>C117.1</td></tr> <tr><td>A117.15(e)</td><td>C117.3</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.5</td></tr> <tr><td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td><td>C117.7</td></tr> <tr><td>A117.15(c)</td><td>C117.11</td></tr> <tr><td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td><td>C117.13</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.15</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(a)</td></tr> <tr><td>A117.15(f)(2)</td><td>C117.17(b)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(c)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(d)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(e)</td></tr> <tr><td>A117.17 A117.19</td><td>C117.19</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.21</td></tr> <tr><td>A117.23(b) A117.23(d)</td><td>C117.23(a) C117.23(b) C117.23(c) C117.23(d)</td></tr> <tr><td>A117.25 [exceto A117.25(e)]</td><td>C117.23(e) C117.23(f)</td></tr> <tr><td>A117.13(c)</td><td>C117.25</td></tr> <tr><td>A117.15(h) A117.15(j)</td><td>C117.27</td></tr> <tr><td>A117.15(m)</td><td>C117.29</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.31</td></tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice C	-	C117.1	A117.15(e)	C117.3	-	C117.5	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	C117.7	A117.15(c)	C117.11	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	C117.13	-	C117.15	-	C117.17(a)	A117.15(f)(2)	C117.17(b)	-	C117.17(c)	-	C117.17(d)	-	C117.17(e)	A117.17 A117.19	C117.19	-	C117.21	A117.23(b) A117.23(d)	C117.23(a) C117.23(b) C117.23(c) C117.23(d)	A117.25 [exceto A117.25(e)]	C117.23(e) C117.23(f)	A117.13(c)	C117.25	A117.15(h) A117.15(j)	C117.27	A117.15(m)	C117.29	-	C117.31	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>-</td><td>C117.1</td></tr> <tr><td>A117.15(e)</td><td>C117.3</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.5</td></tr> <tr><td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td><td>C117.7</td></tr> <tr><td>A117.15(c)</td><td>C117.11</td></tr> <tr><td>A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)</td><td>C117.13</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.15</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(a)</td></tr> <tr><td>A117.15(f)(2)</td><td>C117.17(b)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(c)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(d)</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.17(e)</td></tr> <tr><td>A117.17 A117.19</td><td>C117.19</td></tr> <tr><td>A117.13(d)</td><td>C117.20</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.21</td></tr> <tr><td>A117.23(b) A117.23(d)</td><td>C117.23(a) C117.23(b) C117.23(c) C117.23(d)</td></tr> <tr><td>A117.25 [exceto A117.25(e)]</td><td>C117.23(e) C117.23(f)</td></tr> <tr><td>A117.13(c)</td><td>C117.25</td></tr> <tr><td>A117.15(h) A117.15(i)</td><td>C117.27</td></tr> <tr><td>A117.15(m)</td><td>C117.29</td></tr> <tr><td>-</td><td>C117.31</td></tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice C	-	C117.1	A117.15(e)	C117.3	-	C117.5	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	C117.7	A117.15(c)	C117.11	A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	C117.13	-	C117.15	-	C117.17(a)	A117.15(f)(2)	C117.17(b)	-	C117.17(c)	-	C117.17(d)	-	C117.17(e)	A117.17 A117.19	C117.19	A117.13(d)	C117.20	-	C117.21	A117.23(b) A117.23(d)	C117.23(a) C117.23(b) C117.23(c) C117.23(d)	A117.25 [exceto A117.25(e)]	C117.23(e) C117.23(f)	A117.13(c)	C117.25	A117.15(h) A117.15(i)	C117.27	A117.15(m)	C117.29	-	C117.31	
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice C																																																																																									
-	C117.1																																																																																									
A117.15(e)	C117.3																																																																																									
-	C117.5																																																																																									
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	C117.7																																																																																									
A117.15(c)	C117.11																																																																																									
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	C117.13																																																																																									
-	C117.15																																																																																									
-	C117.17(a)																																																																																									
A117.15(f)(2)	C117.17(b)																																																																																									
-	C117.17(c)																																																																																									
-	C117.17(d)																																																																																									
-	C117.17(e)																																																																																									
A117.17 A117.19	C117.19																																																																																									
-	C117.21																																																																																									
A117.23(b) A117.23(d)	C117.23(a) C117.23(b) C117.23(c) C117.23(d)																																																																																									
A117.25 [exceto A117.25(e)]	C117.23(e) C117.23(f)																																																																																									
A117.13(c)	C117.25																																																																																									
A117.15(h) A117.15(j)	C117.27																																																																																									
A117.15(m)	C117.29																																																																																									
-	C117.31																																																																																									
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice C																																																																																									
-	C117.1																																																																																									
A117.15(e)	C117.3																																																																																									
-	C117.5																																																																																									
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	C117.7																																																																																									
A117.15(c)	C117.11																																																																																									
A117.13(a) A117.13(b) A117.15(a) A117.15(b)	C117.13																																																																																									
-	C117.15																																																																																									
-	C117.17(a)																																																																																									
A117.15(f)(2)	C117.17(b)																																																																																									
-	C117.17(c)																																																																																									
-	C117.17(d)																																																																																									
-	C117.17(e)																																																																																									
A117.17 A117.19	C117.19																																																																																									
A117.13(d)	C117.20																																																																																									
-	C117.21																																																																																									
A117.23(b) A117.23(d)	C117.23(a) C117.23(b) C117.23(c) C117.23(d)																																																																																									
A117.25 [exceto A117.25(e)]	C117.23(e) C117.23(f)																																																																																									
A117.13(c)	C117.25																																																																																									
A117.15(h) A117.15(i)	C117.27																																																																																									
A117.15(m)	C117.29																																																																																									
-	C117.31																																																																																									
		C117.3 Redutor noturno	C117.3 Redutor noturno																																																																																							
(b) Todas as horas especificadas na Tabela C.1 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no art. 39 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(b) Todas as horas especificadas na Tabela C.1 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.	(a) Todas as horas especificadas na Tabela C.1 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.																																																																																								
		C117.5 Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva	C117.5 Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva																																																																																							
(c) Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva. Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	(c) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:	(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:																																																																																								
(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;	(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;																																																																																								
(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou	(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou																																																																																								
(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.	(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.																																																																																								
(d) Limites de jornada e de tempo de voo.	(d) Limites de jornada e de tempo de voo.	C117.7 Limites de jornada e de tempo de voo	C117.7 Limites de jornada e de tempo de voo																																																																																							
(1) Um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.	(1) Um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.	(a) Um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela C.1, de acordo com a hora local de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.																																																																																								
(2) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.	(2) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.	(b) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela C.1, de acordo com a hora local de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.																																																																																								
(3) Para aplicar a Tabela C.1, deve-se escolher primeiro a hora local relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.	(3) Para aplicar a Tabela C.1, deve-se escolher primeiro a hora local relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.	(c) Para aplicar a Tabela C.1, deve-se escolher primeiro a hora local relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.																																																																																								
Tabela C.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo de acordo com o número de setores a serem voados e a hora legal de início da jornada.	Tabela C.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo de acordo com o número de setores a serem voados e a hora legal de início da jornada.	Tabela C.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo de acordo com o número de setores a serem voados e a hora local de início da jornada.	Tabela C.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo de acordo com o número de setores a serem voados e a hora local de início da jornada.																																																																																							

		[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]							[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]							[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]							[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]														
Hora local 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 (em horas)	1-2						3						4						5						6						7+					
		1-2	3	4	5	6	7+	1-2	3	4	5	6	7+	1-2	3	4	5	6	7+	1-2	3	4	5	6	7+	1-2	3	4	5	6	7+						
00h00-03h59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)						
04h00-04h59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)						
05h00-05h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)					
06h00-06h59	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	10,5 (9)	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	10,5 (9)	13 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)					
07h00-11h59	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11,5 (9)	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11,5 (9)	14 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)					
12h00-12h59	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11,5 (9)	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11,5 (9)	13 (9)	13 (9)	13 (9)	12,5 (9)	12 (9)	11,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)					
13h00-16h59	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	11,5 (9)	11 (9)	10,5 (9)					
17h00-19h59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	9 (9)	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	9 (9)	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (9)	9 (9)	9 (9)					
20h00-21h59	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	12 (8)	11 (8)	11 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)					
22h00-22h59	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	11 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)					
23h00-23h59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)					
		[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]							[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]							[SEGUNDA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]							[PRIMEIRA ALTERNATIVA PARA A TABELA B.1]														
		Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada														
		Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada														
		Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada														
		Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada														
		Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada														
		Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada														
		Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada														
		Hora local de início da jornada							Hora local de início da jornada																												

	<p>(1) Em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados ou, no caso de operadores sob o parágrafo 117.1(b)(2) deste Regulamento, em operações não regulares, para atender missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, o operador pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa, desde que:</p> <p>(i) sejam providos assentos que atendam pelo menos aos critérios de acomodação classe 3. Se a aeronave a ser utilizada não dispuser de tais assentos, permite-se, excepcionalmente, desvio do critério de reclinância de 40°, desde que sejam providos para a tripulação os assentos com maior reclinância instalados na aeronave; e</p> <p>(ii) sejam aplicados os requisitos para tripulação composta aplicáveis constantes nos parágrafos (g), (i) e (j) do Apêndice B. Se conforme previsto no parágrafo (h)(1)(i) deste Apêndice, a aeronave a ser utilizada não dispuser de assentos que atendam pelo menos aos critérios de acomodação classe 3, na aplicação das Tabelas B.2 e B.3, devem ser considerados as durações máximas de jornada e os tempos máximos de voo correspondentes à classe 3, reduzidos em 1 hora.</p> <p>(2) O operador pode atrasar o horário de apresentação em caso de circunstâncias imprevistas, se os procedimentos de apresentação com atraso constantes dos parágrafos (h)(3) até (h)(10) deste Apêndice forem estabelecidos no manual do operador.</p>		<p>(a) Em voos domésticos, para atender a condições previstas nos parágrafos 117.3(ad)(1) ou (3), o operador pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa, desde que:</p> <p>(i) sejam providos assentos que atendam pelo menos aos critérios de acomodação classe 3. Se a aeronave a ser utilizada não dispuser de tais assentos, permite-se, excepcionalmente, desvio do critério de reclinância de 40°, desde que sejam providos para a tripulação os assentos com maior reclinância instalados na aeronave; e</p> <p>(ii) sejam aplicados os requisitos para tripulação composta aplicáveis constantes nas seções B117.13, B117.17 e B117.19 deste Apêndice. Se conforme previsto no parágrafo B117.15(a)(1) deste Apêndice, a aeronave a ser utilizada não dispuser de assentos que atendam pelo menos aos critérios de acomodação classe 3, na aplicação das Tabelas B.2 e B.3, devem ser considerados as durações máximas de jornada e os tempos máximos de voo correspondentes à classe 3, reduzidos em 1 hora.</p>	<p>Conforme proposto no tópico “Limite de jornada para tripulação composta ou de revezamento, incluindo descanso a bordo e tipos de acomodação” da AIR.</p> <p>Proposta combinada com a Emenda nº 01 do RBAC nº 117.</p>
Procedimentos de comunicação de atrasos	Procedimentos de comunicação de atrasos	Procedimentos de comunicação de atrasos	Procedimentos de comunicação de atrasos	
(3) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	(3) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	(c) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	(c) O operador pode atrasar o horário de apresentação de um tripulante se o operador informar ao tripulante o novo horário de apresentação da seguinte forma:	
(i) se o tripulante estiver na base contratual:	(i) se o tripulante estiver na base contratual:	(1) se o tripulante estiver na base contratual:	(1) se o tripulante estiver na base contratual:	
(A) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	(A) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	(i) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	(i) pelo menos 2 horas antes do horário de apresentação original; e	
(B) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	(B) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	(ii) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	(ii) pelo menos 2 horas antes de cada novo horário de apresentação; ou	
(ii) se o tripulante não estiver na base contratual:	(ii) se o tripulante não estiver na base contratual:	(2) se o tripulante não estiver na base contratual:	(2) se o tripulante não estiver na base contratual:	
(A) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e	(A) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e	(i) pelo menos 1 hora antes do horário original de apresentação; e	(i) pelo menos 1 hora antes do horário previsto para que o tripulante deixe o seu local de repouso e	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.
(B) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.	(B) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.	(ii) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário de apresentação.	(ii) pelo menos 1 hora antes de cada novo horário previsto para que o tripulante deixe o seu local de repouso.	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.
(4) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (h)(3) acima, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:	(4) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (h)(3) acima, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada no horário mais tarde entre:	(d) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (c) desta seção, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:	(d) Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o parágrafo (c) desta seção, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada no horário mais tarde entre:	<p>Não há uma opção a ser tomada. Até porque, se houvesse opção, deveria ficar claro a quem competiria tomar essa opção. Deve se considerar o mais tarde entre o horário de apresentação original e, caso haja, algum horário atrasado que tenha sido informado de acordo com (h)(3).</p> <p>Alinhamento com a norma de origem, CAO 48.1 Instrument (agora em sua versão de 2019): “4.8 If an FCM is not informed of a delay in accordance with subclause 4.6, the FCM's FDP is taken to commence at whichever of the following is the later:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the original reporting time; (b) the last new reporting time following a delay of which the FCM was informed in accordance with subclause 4.6.
(i) o horário de apresentação original; ou	(i) o horário de apresentação original; e	(1) o horário de apresentação original; ou	(1) o horário de apresentação original; e	
(ii) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (h)(3) acima.	(ii) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (h)(3) acima.	(2) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (c) desta seção.	(2) o último horário de apresentação informado de acordo com o parágrafo (c) desta seção.	
(5) O tempo de atraso será considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso..	(5) O tempo de atraso será considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso..	(e) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso. Caso o tempo de atraso seja superior a 3 horas, ele deve contar para o número total de sobreavisos mensais estabelecidos no parágrafo A117.17(f) do Apêndice A.	(e) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso. Caso o tempo de atraso seja superior a 3 horas, ele deve contar para o número total de sobreavisos mensais estabelecidos no parágrafo A117.17(f) do Apêndice A.	
Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	Procedimentos para um único atraso de 10 horas ou mais	
(6) Não obstante os parágrafos (h)(3) e (h)(4), quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, tal atraso de 10 horas ou mais equivale a um período de repouso.	(6) Não obstante os parágrafos (h)(3) e (h)(4) quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, tal atraso de 10 horas ou mais equivale a um período de repouso.	(f) Não obstante o parágrafo (e) desta seção, quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, então:	(f) Não obstante o parágrafo (e) desta seção, quando o operador informar ao tripulante um período único de atraso de 10 horas ou mais e o membro da tripulação não for mais perturbado pelo operador, então:	
		(1) este atraso equivale a um período de repouso; e	(1) este atraso equivale a um período de repouso; e	
		(2) ao final desse período de repouso, o tripulante pode receber uma nova jornada, desde que sejam cumpridos os limites estabelecidos neste Apêndice ou outro Apêndice deste Regulamento, conforme aplicável.	(2) ao final desse período de repouso, o tripulante pode receber uma nova jornada, desde que sejam cumpridos os limites estabelecidos neste Apêndice ou outro Apêndice deste Regulamento, conforme aplicável.	
Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	Procedimentos para determinar a jornada máxima após um atraso	
(7) Se:	(7) Se:	(g) Se:	(g) Se:	

(i) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(i) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(1) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	(1) uma jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	
(ii) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original;	(ii) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original;	(2) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original;	(2) a jornada se iniciar em menos de 4 horas após o horário de apresentação original;	
então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	Então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	Então, a jornada máxima deve ser a menor dentre:	
(iii) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(iii) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(3) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(3) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	
(iv) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	(iv) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	(4) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	(4) a jornada máxima baseada no novo horário de apresentação; e	
(v) a jornada máxima determinada pelo parágrafo (j)(4) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(v) a jornada máxima determinada pelo parágrafo (j)(4) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(5) a jornada máxima determinada pelo parágrafo C117.19(a)(4) deste Apêndice, conforme aplicável,	(5) a jornada máxima determinada pelo parágrafo C117.19(a)(4) deste Apêndice, conforme aplicável,	
(8) Se:	(8) Se:	(h) Se:	(h) Se:	
(i) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(i) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (h)(3); e	(1) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	(1) a jornada é atrasada de acordo com o parágrafo (c) desta seção; e	
(ii) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original;	(ii) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original;	(2) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original;	(2) a jornada se iniciar em 4 horas ou mais após o horário de apresentação original;	
então:	então:	então:	então:	
(iii) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	(iii) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	(3) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	(3) a jornada é considerada como tendo começado 4 horas após o período de apresentação original; e	
(iv) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	(iv) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	(4) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	(4) a jornada máxima deve ser a menor dentre:	
(A) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(A) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(i) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	(i) a jornada máxima baseada no horário de apresentação original;	
(B) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(8)(iii); e	(B) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(8)(iii); e	(ii) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(3) desta seção; e	(ii) a jornada máxima baseada no momento em que jornada é considerada iniciada em conformidade com o parágrafo (h)(3) desta seção; e	
(C) a jornada máxima determinada pelo parágrafo (j)(4) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(C) a jornada máxima determinada pelo parágrafo (j)(4) deste Apêndice, conforme aplicável, em que o tempo de atraso será considerado sobreaviso.	(iii) a jornada máxima determinada pelo parágrafo C117.19(a)(4) deste Apêndice, conforme aplicável.	(iii) a jornada máxima determinada pelo parágrafo C117.19(a)(4) deste Apêndice, conforme aplicável.	
Cancelamentos	Cancelamentos	Cancelamentos	Cancelamentos	
(9) Se:	(9) Se:	(i) Se:	(i) Se:	
(i) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (h)(3) acima; e	(i) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (h)(3) acima; e	(1) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (c) desta seção; e	(1) uma jornada está atrasada nos termos do parágrafo (c) desta seção; e	
(ii) o operador informa ao tripulante de que o voo não ocorrerá (cancelamento);	(ii) o operador informa ao tripulante de que o voo não ocorrerá (cancelamento);	(2) o operador informa ao tripulante de que ela não ocorrerá (cancelamento);	(2) o operador informa ao tripulante de que ela não ocorrerá (cancelamento);	
então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	Então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	Então, o tripulante deve ter um período de repouso de pelo menos 10 horas consecutivas, a partir do momento em que ele é informado do cancelamento, antes de novamente receber uma jornada de acordo com este Apêndice.	
(i) Reprogramação e extensão.	(i) Reprogramação e extensão.	C117.17 Reprogramação e extensão	C117.17 Reprogramação e extensão	
(1) Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada com diferentes números de etapas a serem voadas, se:	(1) Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada com diferentes números de etapas a serem voadas, se:	(a) Reprogramação de tripulante (ou reprogramação). Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada com diferente número de etapas a serem voadas, se:	(a) Reprogramação de tripulante (ou reprogramação). Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada com diferente número de etapas a serem voadas, se:	Alteração já parcialmente implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(i) a jornada modificada não exceder 4 horas em relação à jornada original;	(i) [Reservado];	(1) [Reservado]	(1) [Reservado]	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(ii) sujeito aos parágrafos (i)(3) e (i)(4) deste Apêndice, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	(ii) sujeito aos parágrafos (i)(3) e (i)(4) deste Apêndice, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	(2) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (f) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	(2) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites do manual do operador para o novo número de etapas; e	Correção de referência.
(iii) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	(iii) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	(3) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	(3) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado.	Alteração já implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(2) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto, declarando isto em formulário apropriado:	(2) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevisíveis, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto, declarando isto em formulário apropriado:	(b) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevistas, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto, declarando isto em formulário apropriado:	(b) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevistas, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto, declarando isto em formulário apropriado:	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR. Alteração já parcialmente implementada na Emenda nº 01 do RBAC nº 117.
(i) os limites de jornada constantes no manual do operador podem exceder em até 1 (uma) hora; e	(i) os limites de jornada constantes no manual do operador podem exceder em até 1 (uma) hora; e	(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até 1 (uma) hora; e	(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até 1 (uma) hora; e	
(ii) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	(ii) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).	
(3) Não obstante os limites de jornada constantes no manual do operador, se for operacionalmente necessário e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido em até 30 (trinta) minutos.	(3) Não obstante os limites de tempo de voo constantes no manual do operador, se for operacionalmente necessário e cada tripulante considerar-se apto, declarando isto em formulário apropriado, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido em até 30 (trinta) minutos.	(c) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até 30 (trinta) minutos.	(c) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar-se apto, declarando isto em formulário apropriado, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até 30 (trinta) minutos.	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.
(4) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante no parágrafo (m) ou o limite de jornada acumulada constante no parágrafo (l) deste Apêndice.	(4) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante no parágrafo (m) ou o limite de jornada acumulada constante no parágrafo (l) deste Apêndice.	(d) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante da seção C117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante da seção C117.27 deste Apêndice.	(d) Um tripulante não pode ser reprogramado e uma jornada não pode ser estendida sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante da seção C117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante da seção C117.27 deste Apêndice.	

(i) Não obstante o parágrafo (i)(4) deste Apêndice, se circunstâncias operacionais imprevistas acontecerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando.	(i) Não obstante os parágrafos (i)(2), (3) e (4) deste Apêndice, se circunstâncias operacionais imprevistas acontecerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando.	(e) Não obstante o parágrafo (d) desta seção, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções C117.25 ou C117.27, respectivamente.	(e) Não obstante os parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções C117.25 ou C117.27, respectivamente.	Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.
(j) Limites de sobreaviso ou reserva.	(j) Limites de sobreaviso ou reserva.	C117.19 Limites de sobreaviso ou reserva.	C117.19 Limites de sobreaviso ou reserva.	
(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	(a) Em acréscimo aos limites máximos de sobreaviso e reserva estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	(a) Em acréscimo aos limites máximos de sobreaviso e reserva estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	
(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	
(3) Os limites máximos de sobreaviso ou reserva a que uma tripulação esteja sujeita serão os limites estabelecidos nos respectivos art. 43 e 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(3) Os limites máximos de sobreaviso ou reserva a que uma tripulação esteja sujeita serão os limites estabelecidos nos respectivos art. 43 e 44 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de tempo de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	
(4) Se um tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	(4) Se um tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	(3) [Reservado]	(3) [Reservado]	
	(5) [Reservado]		(5) [Reservado]	Somente para alinhamento com o Apêndice B.
	(6) [Reservado]		(6) [Reservado]	Somente para alinhamento com o Apêndice B.
	(7) Os tripulantes acionados na reserva para execução de outras tarefas não relacionadas ao voo terão suas atividades da jornada encerradas após o término da execução dessas tarefas.		(7) Os tripulantes acionados na reserva para execução de outras tarefas não relacionadas ao voo terão suas atividades da jornada encerradas após o término da execução dessas tarefas.	Conforme proposto no tópico “Reserva e Sobreaviso” da AIR.
	(j)-I Posicionamento (1) Exceto como previsto no parágrafo (j)-I(2), caso o tripulante seja escalado como tripulante extra na última etapa da jornada, a duração desta jornada poderá exceder a duração máxima estabelecida no restante deste Apêndice, observando-se os seguintes critérios: (i) anteriormente a este voo, a duração da jornada esteja abaixo da duração máxima de jornada aplicável. Para essa avaliação, considera-se que: (A) a etapa voada como tripulante extra não é considerada para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos do parágrafo (d) deste Apêndice; e (B) a jornada se encerraria em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o voo anteriormente realizado ou no horário de início da etapa voada como tripulante extra – o que ocorrer depois; (ii) o voo como tripulante extra deve ser de retorno à base contratual, exceto se de outra forma for aceito pelo tripulante; (iii) a duração da jornada poderá exceder a duração máxima em no máximo 4 horas, exceto se de outra forma for aceito pelo tripulante. No entanto, em nenhum caso poderá exceder em mais de 7 horas; (iv) o tempo de voo como tripulante extra não é considerado para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos dos parágrafos (d) e (m) deste Apêndice; (v) a jornada será considerada encerrada em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o voo como tripulante extra; (vi) o repouso será iniciado após o encerramento da jornada, observando o parágrafo (k)(2) deste Apêndice; e (vii) o cálculo do repouso posterior a essa jornada deve considerar a extensão completa da jornada, incluindo o período como tripulante extra.	C117.20 Posicionamento (a) Exceto como previsto no (b) desta seção, caso o tripulante seja escalado como tripulante extra na última etapa da jornada, a duração desta jornada poderá exceder a duração máxima estabelecida no restante deste Apêndice, observando-se os seguintes critérios: (1) anteriormente a este voo, a duração da jornada esteja abaixo da duração máxima de jornada aplicável. Para essa avaliação, considera-se que: (i) a etapa voada como tripulante extra não é considerada para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos da seção C117.7 deste Apêndice; e (ii) a jornada se encerraria em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o voo anteriormente realizado ou no horário de início da etapa voada como tripulante extra – o que ocorrer depois; (2) o voo como tripulante extra deve ser de retorno à base contratual, exceto se de outra forma for aceito pelo tripulante; (3) a duração da jornada poderá exceder a duração máxima em no máximo 4 horas, exceto se de outra forma for aceito pelo tripulante. No entanto, em nenhum caso poderá exceder em mais de 7 horas; (4) o tempo de voo como tripulante extra não é considerado para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos das seções C117.7 e C117.25 deste Apêndice; (5) a jornada será considerada encerrada em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o voo como tripulante extra; (6) o repouso será iniciado após o encerramento da jornada, observando o parágrafo C117.21(a)(3) deste Apêndice; e (7) o cálculo do repouso posterior a essa jornada deve considerar a extensão completa da jornada, incluindo o período como tripulante extra.	Conforme proposto no tópico “Tripulante extra” da AIR. Corrigir-se a referência usada no parágrafo C117.20(a)(6).	

	(2) Caso o tripulante seja escalado para uma jornada com voo(s) como tripulante extra e não execute nenhuma função a bordo durante essa jornada, nem esteja de sobreaviso ou reserva, não se aplicam os requisitos de duração máxima de jornada e de tempo de voo do parágrafo (d) deste Apêndice. Neste caso: (i) a jornada será considerada iniciada em conformidade com os parágrafos 117.3(n)(1), (2) e (3) antes do primeiro voo como tripulante extra da jornada; (ii) a jornada será considerada encerrada em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o último voo como tripulante extra da jornada; (iii) o tempo de voo como tripulante extra não é considerado para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos dos parágrafos (d) e (m) deste Apêndice; e (iv) o cálculo do repouso posterior a essa jornada deve considerar a extensão completa da jornada.		(b) Caso o tripulante seja escalado para uma jornada com voo(s) como tripulante extra e não execute nenhuma função a bordo durante essa jornada, nem esteja de sobreaviso ou reserva, não se aplicam os requisitos de duração máxima de jornada e de tempo de voo da seção C117.7 deste Apêndice. Neste caso: (1) a jornada será considerada iniciada em conformidade com os parágrafos 117.3(n)(1), (2) e (3) antes do primeiro voo como tripulante extra da jornada; (2) a jornada será considerada encerrada em conformidade com o parágrafo 117.3(n)(4) após o último voo como tripulante extra da jornada; (3) o tempo de voo como tripulante extra não é considerado para efeito da verificação de cumprimento dos requisitos das seções C117.7 e C117.25 deste Apêndice; e (4) o cálculo do repouso posterior a essa jornada deve considerar a extensão completa da jornada.	Conforme proposto no tópico "Tripulante extra" da AIR.
(k) Transporte dos tripulantes: alterações nos requisitos de repouso.	(k) Transporte dos tripulantes.	C117.21 Transporte dos tripulantes: alterações nos requisitos de repouso	CII17.21 Transporte dos tripulantes	Na proposta, o parágrafo não estaria mais associado somente a alterações nos requisitos de repouso.
(1) Nos casos onde a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	(1) Nos casos em que a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	(a) Nos casos em que a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	(a) Nos casos em que a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:	
(i) no caso de viagem que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à jornada será acrescido de no mínimo uma hora;	(i) no caso de viagem que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à jornada será acrescido de no mínimo uma hora;	(1) no caso de viagem ou treinamento que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à jornada deve ser acrescido de no mínimo uma hora;	(1) no caso de viagem ou treinamento que se inicie em aeroporto diferente do definido como base contratual, e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base, o repouso mínimo regulamentar anterior à jornada deve ser acrescido de no mínimo uma hora;	
(ii) no caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base o repouso mínimo regulamentar após a jornada será acrescido de no mínimo uma hora; e	(ii) no caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base o repouso mínimo regulamentar após a jornada será acrescido de no mínimo uma hora; e	(2) no caso de viagem ou treinamento que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base o repouso mínimo regulamentar após a jornada deve ser acrescido de no mínimo uma hora; e	(2) no caso de viagem ou treinamento que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante até 50 (cinquenta) quilômetros da base o repouso mínimo regulamentar após a jornada deve ser acrescido de no mínimo uma hora; e	
(iii) quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.	(iii) é assegurado ao tripulante transporte entre o aeroporto definido como base contratual e o aeroporto em que se inicia ou se finaliza a viagem. Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.	(3) quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir do momento em que a tripulação possa acessá-lo fisicamente.	(3) é assegurado ao tripulante transporte entre o aeroporto definido como base contratual e o aeroporto em que se inicia ou se finaliza a viagem. Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir do momento em que a tripulação possa acessá-lo fisicamente.	Observa-se que já existe garantia de transporte entre aeroporto e acomodação adequada para repouso, fora de base, para qualquer operação (e não somente nos casos abrangidos em (k)(1) [C117.21(a)], de dois aeroportos situados na mesma conurbação), conforme art. 47 da Lei nº 13.475. Porém, quando são dois aeroportos na mesma conurbação e um deles é a base contratual, não há provisão de acomodação adequada para repouso, e o transporte é normalmente provido entre aeroportos (e não para a casa do tripulante). Isso não ficava claro na regra vigente.
(l) Períodos de repouso.	(l) Períodos de repouso.	C117.23 Períodos de repouso após a jornada e de folga periódica	C117.23 Períodos de repouso após a jornada e de folga periódica	
		Repouso após a jornada	Repouso após a jornada	
(1) Sujeito ao parágrafo (l)(2) deste Apêndice, quando uma jornada não exceder 12 horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos, 12 (doze) horas.	(1) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, quando uma jornada não exceder 12 horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos, 12 (doze) horas.	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, quando uma jornada não exceder 12 horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos, 12 (doze) horas.	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, quando uma jornada não exceder 12 (doze) horas, o período de repouso subsequente deve ser de, pelo menos, 12 (doze) horas.	
(2) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 (dez) horas, se:	(2) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 horas, se:	(b) Quando uma jornada não exceder 10 horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 horas, se:	(b) Quando uma jornada não exceder 10 (dez) horas, o período de repouso seguinte (PR2) pode ser reduzido para não menos do que 10 horas, se:	
(i) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;	(i) o período livre de atividades imediatamente antes desta jornada for: (A) uma folga; ou (B) um repouso de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;	(1) o período de repouso gozado imediatamente antes desta jornada foi de, pelo menos, 12 horas, incluindo uma noite local;	(1) o período livre de atividades imediatamente antes desta jornada for: (A) uma folga; ou (B) um repouso de, pelo menos, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local;	Ajuste, esclarecendo que o período livre de atividades pode ser um repouso ou uma folga.
(ii) PR2 for gozado por uma noite local;	(iii) PR2 for gozado por uma noite local;	(2) PR2 for gozado por uma noite local;	(3) PR2 for gozado por uma noite local;	Conforme proposto no tópico "Repouso" da AIR.
(iii) PR2 não for gozado na base; e	(iv) PR2 não for gozado na base;	(3) PR2 não for gozado na base; e	(4) PR2 não for gozado na base;	
(iv) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local.	(v) o período livre de atividades, depois da jornada após PR2:	(4) o período de repouso, depois da jornada após PR2, for de, no mínimo, 12 horas, incluindo uma noite local.	(5) o período livre de atividades, depois da jornada após PR2: (A) abranger uma folga; ou (B) for um repouso de, no mínimo, 12 (doze) horas, incluindo uma noite local; e	Ajuste, esclarecendo que o período livre de atividades pode ser um repouso ou uma folga.
(3) Sujeito ao parágrafo (l)(4) deste Apêndice, quando uma jornada exceder 12 horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas.	(3) Sujeito ao parágrafo (l)(4) deste Apêndice, quando uma jornada exceder 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 horas mais 2 (doze) vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas.	(c) Sujeito ao parágrafo (d) desta seção, quando uma jornada exceder 12 horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas.	(c) Sujeito ao parágrafo (d) desta seção, quando uma jornada exceder 12 (doze) horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 (doze) horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 (doze) horas.	Conforme proposto no tópico "Repouso" da AIR.

(4) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 horas, se:	(4) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 horas, se:	(d) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 horas, se:	(d) Se, entre uma jornada e outra, o período de repouso calculado sob este Apêndice for de mais de 14 (catorze) horas, o período de repouso pode ser reduzido para não menos do que 14 (catorze) horas, se:	
(i) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	(i) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	(1) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	(1) o período de repouso reduzido for gozado fora da base;	
(ii) a primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual do operador; e	(ii) a primeira jornada não for estendida, nos termos do parágrafo (i) deste Apêndice, para além dos limites de jornada ou tempo de voo estabelecidos neste regulamento; e	(2) a primeira jornada não ultrapassar os limites de jornada constantes no manual do operador; e	(2) a primeira jornada não for estendida, nos termos da seção C117.17 deste Apêndice, para além dos limites de jornada ou tempo de voo estabelecidos neste regulamento; e	Conforme proposto no tópico “Repouso” da AIR.
(iii) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.	(iii) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e incluir 2 noites locais.	(3) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e inclua 2 noites locais.	(3) o período livre de atividades após a segunda jornada for de, pelo menos, 36 horas consecutivas e incluir 2 noites locais.	
(5) Os requisitos de folga para esta operação devem ser os definidos nos arts. 50 a 52 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	(5) Os requisitos de folga para esta operação devem ser os definidos nos arts. 50 a 52 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.	Folga periódica	Folga periódica	
		(e) Os requisitos de folga periódica são os definidos na seção A117.25 do Apêndice A.	(e) Os requisitos de folga periódica são os definidos na seção A117.25 do Apêndice A.	
		(6) O tripulante que estiver retornando de uma monofolga para assumir uma jornada só pode fazê-lo: (i) se a monofolga se encerrar entre 00:00 e 7:59 de um determinado dia: desde que o horário de apresentação seguinte for após as 7:59 desse dia; e (ii) se a monofolga se encerrar entre 08:00 e 23:59 de um determinado dia: desde que o horário de apresentação seja em ou após o horário de encerramento da folga.	(f) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00. (f) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo: desde que o horário de apresentação seguinte for após as 7h59 desse dia; e (2) se a monofolga se encerrar entre 08h00 e 23h59 de um determinado dia: desde que o horário de apresentação seja em ou após o horário de encerramento da folga.	Conforme proposto no tópico “Folga (incluindo monofolga)” da AIR.
(m) Limites de tempo de voo acumulados.	(m) Limites de tempo de voo acumulados.	C117.25 Limites de tempo de voo acumulados	C117.25 Limites de tempo de voo acumulados	
(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	
(i) para aviões a jato: (A) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (ii) para aviões turboélice: (A) 95 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (iii) para aviões convencionais: (A) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou (iv) para helicópteros: (A) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	(i) para aviões a jato: (A) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (ii) para aviões turboélice: (A) 95 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (B) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (3) para aviões convencionais: (i) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou (4) para helicópteros: (i) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	(i) para aviões a jato: (i) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (2) para aviões turboélice: (i) 95 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 950 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; (3) para aviões convencionais: (i) 96 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 960 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos; ou (4) para helicópteros: (i) 93 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 930 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	(i) 100 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e (ii) 1000 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos;	Vide tópico “Tempo de voo acumulado” da AIR.
(2) Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.	(2) [Reservado]	(b) [Reservado]	(b) [Reservado]	Como consequência da alteração no parágrafo anterior, retirando a diferença entre os tipos de aeronaves.
(n) Limites de jornada acumulados.	(n) Limites de jornada acumulados.	C117.27 Limites de trabalho acumulado.	C117.27 Limites de trabalho acumulado.	
(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de jornada acumulados especificados a seguir:	(1) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de jornada acumulados especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de trabalho acumulado especificados a seguir:	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de trabalho acumulado especificados a seguir:	
(i) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos, mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho;	(i) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	(1) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	(1) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	
(ii) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	(ii) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	(2) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	(2) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	
(iii) 176 horas mensais; e	(iii) 176 horas mensais; e	(3) 176 horas mensais.	(3) 176 horas mensais.	
(iv) 176 horas durante qualquer período de 28 (vinte e oito) dias consecutivos.	(iv) 176 horas durante qualquer período de 28 (vinte e oito) dias consecutivos.			
		(b) A duração do trabalho dos tripulantes será computada como se segue:	(b) A duração do trabalho dos tripulantes será computada como se segue:	
		(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	
		(2) reserva e 1/3 do sobreaviso;	(2) reserva e 1/3 do sobreaviso;	
		(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	
		(4) adestramento em dispositivos de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões; e	(4) adestramento em dispositivos de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões; e	
		(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	

		<p>Nota: alguns limites de segurança operacional estabelecidos nesta seção superam os estabelecidos na Lei nº 13.475/17. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem 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.</p>	<p>Nota: alguns limites de segurança operacional estabelecidos nesta seção superam os estabelecidos na Lei nº 13.475/17. Ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que a superação dos limites por ela estabelecidos constem 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.</p>	
(o) Limites em operações na madrugada.	(o) Limites de jornadas na madrugada	C117.29 Limites em operações na madrugada	C117.29 Limites de jornadas na madrugada	Ajuste textual, pois a contagem é por jornadas na madrugada; e não operações.
(1) Exceto como previsto no parágrafo (o)(1)(ii) deste Apêndice, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	(1) Exceto como previsto no parágrafo (o)(1)(ii) deste Apêndice, nenhum tripulante pode realizar mais de 2 jornadas consecutivas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(1) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada.	Por melhor técnica de redação regulatória, os requisitos foram separados. Em (o)(1) [C117.29(a)] foi mantido o limite de jornadas consecutivas na madrugada; em (o)(2) [C117.29(b)] foi colocado o requisito sobre limites de jornadas na madrugada em qualquer período de 168 horas.
	(i) Exceto como previsto no parágrafo (o)(1)(ii) deste Apêndice, se o tripulante for escalado para 2 jornadas consecutivas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada, não pode ser escalado para uma jornada que se inicie entre 0:00 e 7:59 do dia seguinte à segunda madrugada.		(1) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) deste Apêndice, se o tripulante for escalado para 2 jornadas consecutivas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada, não pode ser escalado para uma jornada que se inicie entre 0h00 e 7h59 do dia seguinte à segunda madrugada.	O requisito foi movido de (o)(3) [C117.29(c)], por estar relacionado ao limite de madrugadas consecutivas. Foi ajustada a redação para efetivamente limitar a sequência “madrugada-madrugada-início cedo”, que não era completamente vedada pela redação anterior. Além disso, foi esclarecida a relação com a exceção para voo como tripulante extra na terceira jornada. Considerando que já era permitido o voo como tripulante extra na madrugada na terceira jornada, não haveria razão para limitar o mesmo voo no período das 6:00 às 7:59; portanto o parágrafo tem também a exceção prevista em (o)(1)(ii) [C117.29(a)(2)].
(ii) O tripulante de voo ou de cabine pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.	(ii) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva ou com início entre 0:00 e 7:59, como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.	(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada.	(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira madrugada consecutiva ou com início entre 0h00 e 7h59, como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada.	Adaptado do parágrafo (o)(1)(ii) [C117.29(a)(2)]. Observa-se que, como o tripulante já poderia realizar, como tripulante extra, o terceiro voo na madrugada, não havia razão para limitar somente a apresentação entre 6:00 e 7:59.
	(2) Durante qualquer período de 168 horas consecutivas, nenhum tripulante pode realizar:		(b) Durante qualquer período de 168 horas consecutivas, nenhum tripulante pode realizar:	
(i) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	(i) mais de quatro jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada. Caso sejam designadas quatro jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	(1) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	(1) mais de quatro jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada. Caso sejam designadas quatro jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	Conforme proposto no tópico “Operações na madrugada / WOCL e jornadas early start e late finish” da AIR.
	(ii) em operações de transporte de passageiros: mais de três jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada. Caso sejam designadas três jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais duas jornadas com função a bordo, sobreaviso ou reserva podem ser designadas para o mesmo período.		(2) em operações de transporte de passageiros: mais de três jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada. Caso sejam designadas três jornadas que adentrem, total ou parcialmente, a madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas mais duas jornadas com função a bordo, sobreaviso ou reserva podem ser designadas para o mesmo período.	Como um mesmo tripulante pode realizar operações de transporte de passageiros e cargueiras, é importante esclarecer a relação entre os parágrafos. O requisito deve ser avaliado para cada operação específica: se, no momento de iniciar uma jornada na madrugada em operação cargueira, o tripulante tiver realizado no máximo outras 3 jornadas na madrugada nas 168 horas anteriores (independentemente de essas jornadas terem sido em operações de passageiros ou cargueiras), ele poderá realizar a quarta, pois se aplica o requisito da operação que será realizada, ou seja, cargueira. Por outro lado, se pretender iniciar uma jornada com transporte de passageiros na madrugada e já tiver realizado 3 jornadas nas 168 horas anteriores (mesmo que tenham sido 3 jornadas com operações cargueiras somente), então ele não poderá iniciar uma quarta jornada, pois se aplica o requisito da operação que será realizada, ou seja, a de transporte de passageiros.
(2) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (o)(1) deste Apêndice pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	(2)-I O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (o)(2) deste Apêndice pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	(b) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (a) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	(b)-I O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (b) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	
(3) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.	(3) [Reservado]	(c) Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.	(c) [Reservado]	O requisito foi movido para (o)(1)(i) [C117.29(a)(1)], por estar relacionado ao limite de madrugadas consecutivas.

	<p>(4) Os requisitos constantes deste parágrafo também se aplicam às jornadas na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.</p> <p>(i) No entanto, caso, após a última decolagem, haja necessidade de extensão em razão de circunstâncias operacionais imprevistas, a jornada pode ser estendida de acordo com o parágrafo (i) deste Apêndice, ainda que adentre a madrugada e isso implique em ultrapassar os limites deste parágrafo (o). Neste caso:</p> <p>(A) o repouso mínimo seguinte a essa jornada deve ser estendido em 2 horas; e</p> <p>(B) caso haja uma segunda ocorrência de ultrapassagem do mesmo limite deste parágrafo (o) dentro de um período de 168 horas, contabilizado de acordo com o parágrafo (o)(2)-I, o tripulante deve receber um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.</p>		<p>(d) Os requisitos constantes desta seção também se aplicam às jornadas na madrugada decorrentes de reprogramações ou extensões.</p>	<p>Conforme proposto no tópico “Alterações na execução da escala” da AIR.</p> <p>O parágrafo (i) [B117.29(d)(1)] permitiria, por exemplo, que um tripulante que tenha realizado 2 madrugadas consecutivas e, na terceira jornada, estava previsto para encerrar às 23:30, possa precisar, em caso de circunstância operacional imprevista após a última decolagem, estender a jornada para além da 00:00, se necessário – ainda que isso vá implicar numa terceira madrugada seguida.</p> <p>A regra não se aplica para permitir extensões decididas em solo. Nesse caso, o tripulante não pode ser reprogramado ou estender a jornada para ultrapassar os limites.</p> <p>Registra-se, por fim, que a previsão do parágrafo (i) [B117.29(d)(1)] somente se aplica se a extrapolação dos limites ocorrer diretamente em razão daquela jornada estendida. Se, por exemplo, o tripulante tiver programado uma sequência de jornadas com madrugada, não-madrugada e madrugada, mas a extensão fizer com que a segunda jornada invada a madrugada, o tripulante não poderá usar esse parágrafo para justificar a realização da terceira madrugada consecutiva, pois não é essa jornada que foi afetada pela extensão.</p>
(p) Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo.	<p>(p) Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo.</p> <p>(1) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com o parágrafo (i) deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:</p> <p>(i) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e</p> <p>(ii) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.</p>	<p>C117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo</p> <p>(1) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com a seção C117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:</p> <p>(i) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e</p> <p>(ii) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.</p>	<p>C117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo</p> <p>(a) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com a seção C117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:</p> <p>(1) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e</p> <p>(2) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.</p>	

Apêndice D

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE D DO RBAC N° 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS																																		
	<p>RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)</p> <p>Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14</p>																																			
	D117.1 Aplicabilidade																																			
	<p>(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos em operações realizadas segundo o parágrafo 117.11(b) e a seção 117.61, ambos deste Regulamento. Ele deve ser utilizado em conjunto com o Apêndice A deste Regulamento, exceto quanto às seções e parágrafos constantes do parágrafo (b) desta seção.</p> <p>(b) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos nas seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes das seções e parágrafos correspondentes daquele Apêndice, como abaixo especificado:</p>																																			
	Tabela D.1: Alterações de requisitos em função da adoção do Apêndice D.																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>D117.1</td> </tr> <tr> <td>A117.15(e)</td> <td>D117.3</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>D117.5</td> </tr> <tr> <td>A117.15(b) A117.15(b)</td> <td>D117.7</td> </tr> <tr> <td>A117.15(c)</td> <td>D117.11</td> </tr> <tr> <td>A117.11 A117.13(b) A117.15(b)</td> <td>D117.13</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>D117.15</td> </tr> <tr> <td>A117.15(f)</td> <td>D117.17</td> </tr> <tr> <td>A117.17 A117.19</td> <td>D117.19</td> </tr> <tr> <td>A117.23(a) A117.23(b) A117.23(d)</td> <td>D117.23(a)</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>D117.23(b)</td> </tr> <tr> <td>A117.25 [exceto A117.25(e)]</td> <td>D117.23(c)</td> </tr> <tr> <td>A117.13(c) A117.13(d)</td> <td>D117.25</td> </tr> <tr> <td>A117.15(b) A117.15(i)</td> <td>D117.27</td> </tr> <tr> <td>A117.15(m)</td> <td>D117.29</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>D117.31</td> </tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice D	-	D117.1	A117.15(e)	D117.3	-	D117.5	A117.15(b) A117.15(b)	D117.7	A117.15(c)	D117.11	A117.11 A117.13(b) A117.15(b)	D117.13	-	D117.15	A117.15(f)	D117.17	A117.17 A117.19	D117.19	A117.23(a) A117.23(b) A117.23(d)	D117.23(a)	-	D117.23(b)	A117.25 [exceto A117.25(e)]	D117.23(c)	A117.13(c) A117.13(d)	D117.25	A117.15(b) A117.15(i)	D117.27	A117.15(m)	D117.29	-	D117.31	
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice D																																			
-	D117.1																																			
A117.15(e)	D117.3																																			
-	D117.5																																			
A117.15(b) A117.15(b)	D117.7																																			
A117.15(c)	D117.11																																			
A117.11 A117.13(b) A117.15(b)	D117.13																																			
-	D117.15																																			
A117.15(f)	D117.17																																			
A117.17 A117.19	D117.19																																			
A117.23(a) A117.23(b) A117.23(d)	D117.23(a)																																			
-	D117.23(b)																																			
A117.25 [exceto A117.25(e)]	D117.23(c)																																			
A117.13(c) A117.13(d)	D117.25																																			
A117.15(b) A117.15(i)	D117.27																																			
A117.15(m)	D117.29																																			
-	D117.31																																			
	D117.3 Redutor noturno																																			
	<p>(a) Aplica-se aos limites de jornada contidos nas seções D117.7 e D117.13 o redutor noturno contido no parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.</p>																																			
	D117.5 Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva																																			
Referência: Parágrafo C117.5(a) do Apêndice C desse Regulamento	<p>(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 horas consecutivas dentro das 12 horas que antecedem:</p>																																			
Referência: Parágrafo C117.5(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento	<p>(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;</p>																																			
Referência: Parágrafo C117.5(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	<p>(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou</p>																																			
Referência: Parágrafo C117.5(a)(3) do Apêndice C desse Regulamento	<p>(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.</p>																																			
	D117.7 Limites de jornada e de tempo de voo. Tripulação simples																																			
	<p>(a) Um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior ou com tempo de voo maior do que o especificado na Tabela D.2.</p>																																			
	Tabela D.2: Duração máxima da jornada e do tempo de voo.																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de tripulação</th> <th>Número de pilotos</th> <th>Jornada máxima (h)</th> <th>Tempo de voo máximo – avião (h)</th> <th>Tempo de voo máximo – helicóptero (h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Simples</td> <td>1 piloto</td> <td>12</td> <td>9,5</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Simples</td> <td>2 pilotos</td> <td>14</td> <td>11,5</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Número de pilotos	Jornada máxima (h)	Tempo de voo máximo – avião (h)	Tempo de voo máximo – helicóptero (h)	Simples	1 piloto	12	9,5	8	Simples	2 pilotos	14	11,5	8																				
Tipo de tripulação	Número de pilotos	Jornada máxima (h)	Tempo de voo máximo – avião (h)	Tempo de voo máximo – helicóptero (h)																																
Simples	1 piloto	12	9,5	8																																
Simples	2 pilotos	14	11,5	8																																
	<p>Nota: nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores a 12 horas com tripulação simples, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem 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.</p>																																			
	<p>(b) Um tripulante pode realizar até duas jornadas de mais de 11 horas com tripulação simples a cada período de 168 horas consecutivas. Tais jornadas não podem ser consecutivas.</p>																																			
	D117.9 [Reservado]																																			
	D117.11 Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações simples																																			

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE D DO RBAC N° 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS									
Referência: Parágrafo C117.11(b) do Apêndice C desse Regulamento	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)										
	Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14										
Referência: Parágrafo C117.11(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, o limite de uma jornada para tripulações simples pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas, se:										
Referência: Parágrafo C117.11(b)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora local do local de interrupção da jornada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;										
Referência: Parágrafo C117.11(b)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora local do local de interrupção da jornada), o período de descanso for de, no mínimo, 6 horas e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou										
Referência: Parágrafo C117.11(c) do Apêndice C desse Regulamento	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 10 (dez) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.										
Referência: Parágrafo C117.11(d) do Apêndice C desse Regulamento	(b) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.										
Referência: Parágrafo C117.11(e) do Apêndice C desse Regulamento	(c) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada e o tipo de acomodação oferecida pelo operador, com assinatura do piloto em comando.										
Referência: Parágrafo C117.11(f) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Para efeito de contagem de tempo de interrupção, não podem ser considerados os tempos necessários para as atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, bem como o retorno deste último até o aeroporto, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.										
	(e) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos na seção D117.23 deste Apêndice.										
	D117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento - avião										
	(a) Um tripulante compõndo tripulações compostas ou de revezamento, em avião, não pode ser designado para uma jornada com duração maior ou com tempo de voo maior do que o especificado na Tabela D.3.										
	Tabela D.3: Duração máxima da jornada e do tempo de voo.										
Referência para o tempo máximo de voo: Tabela A.2 do Apêndice A.											
Referência para a duração máxima da jornada: Tabela A.5 do Apêndice A.	<table border="1" data-bbox="1697 1946 2462 2154"> <thead> <tr> <th data-bbox="1718 1946 1946 2017">Tipo de tripulação</th> <th data-bbox="1967 1946 2175 2017">Jornada máxima (h)</th> <th data-bbox="2196 1946 2446 2017">Tempo de voo máximo (horas de voo)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1718 2021 1946 2092">Composta</td> <td data-bbox="1967 2021 2175 2092">14</td> <td data-bbox="2196 2021 2446 2092">12</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1718 2096 1946 2154">Revezamento</td> <td data-bbox="1967 2096 2175 2154">18</td> <td data-bbox="2196 2096 2446 2154">16</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de tripulação	Jornada máxima (h)	Tempo de voo máximo (horas de voo)	Composta	14	12	Revezamento	18	16	
Tipo de tripulação	Jornada máxima (h)	Tempo de voo máximo (horas de voo)									
Composta	14	12									
Revezamento	18	16									
	(b) Deve ser assegurado aos tripulantes, quando estiverem em voo com tripulação composta ou de revezamento, as acomodações previstas na seção A117.11 do Apêndice A.										
Delayed Reporting Time	D117.15 Atraso no horário de apresentação										
Referência: Seção 700.121 do CAR VII	(a) Se um operador aéreo informar ao tripulante, antes que este deixe o seu local de repouso, sobre um atraso superior a três horas no seu horário de apresentação, considera-se que a jornada do tripulante se inicie três horas após o horário de apresentação original.										
Referência: Parágrafo C117.15(e) do Apêndice C desse Regulamento											
Referência: Inciso I do Art. 27 da Lei 13.475/17.	(b) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso.										
Art. 27 da Lei 13.475/17. A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita por meio de:											
I - escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos (grifo nosso);											
	(c) Se uma jornada for atrasada, a sua duração deve levar em conta os requisitos do parágrafo D117.19(a)(3) deste Apêndice.										
Referência: Parágrafo C117.15(i) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Se uma jornada foi atrasada e o operador informa ao tripulante que a jornada não ocorrerá (cancelamento), então o tripulante deve ter um período de repouso com a duração prevista no parágrafo D117.19(a)(1), contado a partir do momento em que ele é informado do cancelamento.										
	D117.17 Extensão										
Referência: Parágrafo C117.17(b) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes do manual do operador, em circunstâncias operacionais imprevistas, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando e desde que cada tripulante se considere apto para a jornada modificada, declarando isto em diário de bordo.:										
Referência: Parágrafo C117.17(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) os limites de jornada constantes no manual do operador podem ser excedidos em até 1 (uma) hora; e										
Referência: Parágrafo C117.17(b)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) o número de etapas da jornada pode ser aumentado em mais 1 (um).										
Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento	(b) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes do manual do operador, se for operacionalmente necessário para completar a jornada e cada tripulante considerar-se apto, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até 30 (trinta) minutos.										
Referência: Parágrafo C117.17(d) do Apêndice C desse Regulamento	(c) Uma jornada ou o tempo de voo não podem ser estendidos sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante do parágrafo D117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante do parágrafo D117.27 deste Apêndice.										

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE D DO RBAC N° 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF) RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	COMENTÁRIOS
Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento	Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14	
	(d) Não obstante o parágrafo (c) desta seção, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, podendo ser ultrapassado qualquer limite desta seção ou qualquer limite acumulado de tempo de voo ou de jornada constantes das seções D117.25 ou D117.27, respectivamente.	
	D117.19 Limites de sobreaviso, reserva ou tempo em solo entre etapas de voo	
Referência: Parágrafo C117.19(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Em acréscimo aos requisitos de sobreaviso e reserva estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	
Referência: Parágrafo C117.19(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	
Referência: Parágrafo C117.19(a)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	
Referência: Parágrafo C117.19(a)(4) do Apêndice C desse Regulamento, com adaptação. 6.4 To remove any doubt, the period of time in which an FCM is held in a standby-like arrangement must be treated as a duty period for the purposes of this CAO.	(3) Se um tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar: (i) para tripulações com 1 piloto: 14 horas; (ii) para tripulações com 2 pilotos: 16 horas.	
	(4) Sujeito ao parágrafo (a)(3) desta seção, se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado em até 8 horas do início de seu sobreaviso, os limites máximos de jornada previstos nas respectivas tabelas são aplicáveis.	
	(5) Se o tripulante que compuser tripulação composta ou de revezamento for acionado após 8 horas de um sobreaviso, os limites de jornada previstos nas respectivas tabelas devem ser diminuídos do valor que exceder as 8 horas de sobreaviso.	
	(6) Tempo de solo entre etapas de voo	
	(i) Previsto o tempo de solo entre etapas de voo por prazo superior a 3 (três) horas, o operador deve assegurar ao tripulante acomodação para reserva, conforme estabelecido no parágrafo 117.3(b)(2).	
	D117.21 [Reservado]	
	D117.23 Períodos de repouso após a jornada e de folga periódica	
	Repouso após a jornada	
Referência: Parágrafo A117.23(a) do Apêndice A desse Regulamento	(a) Em adição aos requisitos de repouso fora da base contratual constantes dos parágrafos A117.23(a) e A123.23(d) do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	
Referência: Parágrafo A117.23(d) do Apêndice A desse Regulamento		
Referência: Lei 13.475/17	(1) O tempo mínimo de repouso tem duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:	
Referência: Art. 48 e 49 da Lei 13.475/17	(i) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas; (ii) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; (iii) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas até 18 horas; e (iv) 30 (trinta) horas de repouso, após jornada de mais de 18 (dezoito) horas.	
	(b) Para tripulantes compondo tripulação simples, em todos os casos, quando a jornada adentrar total ou parcialmente o WOCL, o período de repouso mínimo deve ser o maior entre:	
	(1) 15 horas; e	
	(2) o previsto no parágrafo (a) desta seção.	
	Folga periódica	
Referência: Parágrafo A117.25 do Apêndice A desse Regulamento	(c) Em adição aos requisitos de folga periódica constantes da seção A117.25 (exceto A117.25(e)) do Apêndice A, deve ser observado o seguinte requisito:	
Referência: Parágrafo C117.23(f) do Apêndice C desse Regulamento	(1) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.	
	D117.25 Limites de tempo de voo acumulados	
	(a) Devem ser cumpridos os limites mensais e anuais de horas de voo dos parágrafos A117.13(c) e A117.13(d) do Apêndice A.	
	D117.27 Limites de trabalho acumulado	
	(a) Devem ser cumpridos os limites semanais e mensais de trabalho acumulado dos parágrafos A117.15(h) e A117.15(i) do Apêndice A.	

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE D DO RBAC N° 117 OPERAÇÕES AEROMÉDICAS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS
	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	
	Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14	
	D117.29 Limites em operações na madrugada e início cedo	
Referência: Parágrafo C117.29(a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	
Referência: Parágrafo C117.29(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	
Referência: Parágrafo C117.29(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada.	
Referência: Parágrafo C117.29(b) do Apêndice C desse Regulamento	(b) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (a) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	
	(c) Nenhum operador aéreo pode escalar e nenhum tripulante pode aceitar a escalação para duas operações consecutivas na madrugada a menos que:	
	(1) o repouso anterior à primeira operação na madrugada inclua o período de 22h00 até 08h00 livre de qualquer atividade; e	
	(2) o repouso subsequente à segunda operação na madrugada inclua o período de 22h00 até 08h00 livre de qualquer atividade.	
	(d) Nenhum operador pode escalar e nenhum tripulante pode aceitar a escalação para mais de três jornadas consecutivas com início cedo.	
Referência: Parágrafo C117.29(d) do Apêndice C desse Regulamento	(e) Os requisitos constantes desta seção também se aplicam às operações na madrugada e início cedo decorrentes de extensões.	
	D117.31 Duração máxima de uma jornada ou tempo de voo	
Referência: Parágrafo C117.31(a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) A menos que uma extensão seja permitida de acordo com o parágrafo D117.17 deste Apêndice, o cumprimento de uma jornada por um tripulante não pode ultrapassar:	
Referência: Parágrafo C117.31(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) a duração máxima da jornada especificada para um tripulante no manual do operador; e	
Referência: Parágrafo C117.31(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) o tempo máximo de voo especificado para um tripulante no manual do operador.	

Minuta para Consulta Pública

Apêndice E

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC N° 117 OPERAÇÕES DE AVIAÇÃO GERAL EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF)	COMENTÁRIOS																																								
	RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14) Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14																																									
	E117.1 Aplicabilidade																																									
	(a) Este Apêndice estabelece as limitações operacionais de gerenciamento de risco da fadiga para tripulantes e operadores aéreos em operações realizadas segundo o parágrafo 117.15(b) e a seção 117.65, ambos deste Regulamento. Ele deve ser utilizado em conjunto com o Apêndice A deste Regulamento, exceto quanto às seções e parágrafos constantes do parágrafo (b) desta seção. (b) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos nas seções e parágrafos correspondentes do Apêndice A deste Regulamento, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes das seções e parágrafos correspondentes daquele Apêndice, como abaixo especificado:																																									
	Tabela E.1: Alterações de requisitos em função da adoção do Apêndice E.																																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Requisito do Apêndice A</th> <th>Requisito substituto do Apêndice E</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>E117.1</td> </tr> <tr> <td>A117.15(e)</td> <td>E117.3</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>E117.5</td> </tr> <tr> <td>A117.15(b)</td> <td>E117.7</td> </tr> <tr> <td>A117.15(c) e (d)</td> <td>E117.11</td> </tr> <tr> <td>A117.15(b)</td> <td>E117.13</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>E117.15</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>E117.17(a)</td> </tr> <tr> <td>A117.15(f)</td> <td>E117.17(b) até (e)</td> </tr> <tr> <td>A117.17</td> <td>E117.19</td> </tr> <tr> <td>A117.19</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A117.13(d)</td> <td>E117.21</td> </tr> <tr> <td>A117.23(b)</td> <td>E117.23(a)(1) a (a)(3)</td> </tr> <tr> <td>A117.25(a)</td> <td>E117.23(a)(4), (a)(5), (b) e (c)</td> </tr> <tr> <td>A117.25(b)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A117.13(c) Caput e Tabela A.3</td> <td>E117.25</td> </tr> <tr> <td>A117.15(h)</td> <td>E117.27</td> </tr> <tr> <td>A117.15(i)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A117.15(m)</td> <td>E117.29</td> </tr> </tbody> </table>	Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice E	-	E117.1	A117.15(e)	E117.3	-	E117.5	A117.15(b)	E117.7	A117.15(c) e (d)	E117.11	A117.15(b)	E117.13	-	E117.15	-	E117.17(a)	A117.15(f)	E117.17(b) até (e)	A117.17	E117.19	A117.19		A117.13(d)	E117.21	A117.23(b)	E117.23(a)(1) a (a)(3)	A117.25(a)	E117.23(a)(4), (a)(5), (b) e (c)	A117.25(b)		A117.13(c) Caput e Tabela A.3	E117.25	A117.15(h)	E117.27	A117.15(i)		A117.15(m)	E117.29	
Requisito do Apêndice A	Requisito substituto do Apêndice E																																									
-	E117.1																																									
A117.15(e)	E117.3																																									
-	E117.5																																									
A117.15(b)	E117.7																																									
A117.15(c) e (d)	E117.11																																									
A117.15(b)	E117.13																																									
-	E117.15																																									
-	E117.17(a)																																									
A117.15(f)	E117.17(b) até (e)																																									
A117.17	E117.19																																									
A117.19																																										
A117.13(d)	E117.21																																									
A117.23(b)	E117.23(a)(1) a (a)(3)																																									
A117.25(a)	E117.23(a)(4), (a)(5), (b) e (c)																																									
A117.25(b)																																										
A117.13(c) Caput e Tabela A.3	E117.25																																									
A117.15(h)	E117.27																																									
A117.15(i)																																										
A117.15(m)	E117.29																																									
	E117.3 Redutor noturno																																									
Referência: Parágrafo C117.3(a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Todas as horas especificadas na tabela E2 e na seção E117.13 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no parágrafo A117.15(e) do Apêndice A.																																									
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 1 Sleep opportunity before an FDP or standby	E117.5 Oportunidade de sono e de repouso anterior à jornada, sobreaviso ou reserva																																									
1.2 An FCM must not be assigned or commence an FDP or standby commencing at home base unless he or she has at least 8 consecutive hours' sleep opportunity within the 12 hours immediately before: (a) if the commencement of the FDP has not been delayed — commencing the FDP; or (b) subject to paragraph (c), if the commencement of the FDP has been delayed — the original reporting time for the FDP; or (c) if the commencement of the FDP has been delayed by a single delay of 10 hours or more — commencing the FDP following the delay; or (d) for a standby — commencing the standby.	(a) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem: (1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso; (2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou (3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.																																									
<i>Note</i> See subsection 6 of this CAO for the definition of <i>sleep opportunity</i> , where it is defined as occurring during an off-duty period.																																										
CAR/SOR [604.99(1)(b)(ii)] 604.99 (1) Subject to sections 604.100 to 604.102, no private operator shall assign flight duty period to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's flight duty period would, as a result, exceed (...) (b) 15 consecutive hours in a period of 24 consecutive hours, if (...); or (ii) the rest period before the flight is at least 24 hours.	(b) Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada longa, a menos que tenha um repouso de no mínimo 24 horas, incluindo uma noite local, anterior ao início da jornada longa.																																									
2 FDP and flight time limits	E117.7 Limites de jornada e de tempo de voo – tripulação simples																																									
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 2.1 An FCM must not be assigned an FDP longer than the number of hours specified in Table 2.1 in this clause (the <i>FDP limit</i>), as determined by the local time at the start of the FDP. e Referência: C117.7 (a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Sujeito às seções E117.11 e E117.17, um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela E.2, a menos que ele faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção E117.13.																																									
Referência: C117.7 (b) do Apêndice C desse Regulamento	(b) Sujeito à seção E117.17, um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado na Tabela E.2, de acordo com o tipo de operação, a menos que faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com a seção E117.13.																																									
	Tabela E.2: Duração máxima da jornada de trabalho e do tempo de voo para um tripulante de tripulação simples, de acordo com o tipo de operação.																																									

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES DE AVIAÇÃO GERAL EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF) RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	COMENTÁRIOS																											
Duty/Rest Guidelines for Business Aviation – Flight Safety Foundation & National Business Aviation Association (DRGBA).	Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14																												
<p>DRGBA - Tabela 1:</p> <table border="1" data-bbox="116 823 1102 1144"> <caption>Table 1 Recommended Guidance for Non-Augmented Crews 24-Hour Period</caption> <thead> <tr> <th>Type of Operation</th> <th>Duty Period (maximum hours)</th> <th>Flight Time (maximum hours)</th> <th>Off-Duty Period (minimum hours)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Standard¹</td> <td>14</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>WOCL²</td> <td>12</td> <td>10</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>Weekly: Minimum of 36 continuous hours, including two consecutive nights, in seven-day period 48 continuous hours in 7-day period following multiple WOCL duty periods</p> <p>2.3.1 Duty Period To reduce vulnerability to performance-impairing fatigue from extended hours of continuous wakefulness and prolonged periods of continuous performance requirements, cumulative duty per 24 hours should be limited. It is recommended that this limit not exceed 14 hours within a 24-hour period. The 14-hour duty period can be extended only with augmented flight crew (see Section 2.3.3).</p> <p>2.3.2 Duty Period: WOCL Given the performance decrements associated with the WOCL, it is recommended that this limit not exceed 12 hours within a 24-hour period. (...)</p> <p>2.4.1 Standard Flight Time To reduce vulnerability to performance-impairing fatigue from extended hours of continuous wakefulness and prolonged periods of continuous performance requirements, cumulative flight time per 24 hours should be limited. It is recommended that for standard operations, cumulative flight time should not exceed 10 hours within a 24-hour period. Standard operations include multiple flight segments and day or night flying.</p>	Type of Operation	Duty Period (maximum hours)	Flight Time (maximum hours)	Off-Duty Period (minimum hours)	Standard ¹	14	10	10	WOCL ²	12	10	12	<p>Tabela E.2 - Tripulação simples – Limites de duração de jornada e de tempo de voo</p> <table border="1" data-bbox="1614 1144 2529 1572"> <thead> <tr> <th>Tipo de jornada</th> <th>Jornada (h)</th> <th>Tempo de voo (h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Padrão</td> <td>14</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Na WOCL</td> <td>11,5</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Longa</td> <td>15</td> <td>Não há</td> </tr> <tr> <td>Longa na WOCL</td> <td>12,5</td> <td>10,5</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de jornada	Jornada (h)	Tempo de voo (h)	Padrão	14	10	Na WOCL	11,5	10	Longa	15	Não há	Longa na WOCL	12,5	10,5	
Type of Operation	Duty Period (maximum hours)	Flight Time (maximum hours)	Off-Duty Period (minimum hours)																										
Standard ¹	14	10	10																										
WOCL ²	12	10	12																										
Tipo de jornada	Jornada (h)	Tempo de voo (h)																											
Padrão	14	10																											
Na WOCL	11,5	10																											
Longa	15	Não há																											
Longa na WOCL	12,5	10,5																											
<p>CAR/SOR [604.99(1)(b)(ii)]</p> <p>604.99 (1) Subject to sections 604.100 to 604.102, no private operator shall assign flight duty period to a flight crew member, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's flight duty period would, as a result, exceed (...)</p> <p>(b) 15 consecutive hours in a period of 24 consecutive hours, if (...); or</p> <p>(ii) the rest period before the flight is at least 24 hours.</p>	<p>Nota: nos casos em que o GRF ou SGRF estabelecer limites de horas de jornada superiores a 12 horas com tripulação simples, ainda que dentro dos limites de segurança operacional estabelecidos neste Regulamento, a Lei prevê, nesses casos, que essas disposições constem 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.</p>																												
<p>Referência: DRGBA - Tabela 1, Nota1 Notes</p> <p>1. Standard operations are defined as operations that do not encroach on the WOCL and are not extended operations.</p>	<p>(c) Para efeito desta seção, as seguintes definições são aplicáveis:</p> <p>(1) Jornada padrão significa uma jornada em tripulação simples que não infringe a WOCL e não é uma jornada longa.</p>																												
<p>Referência: DRGBA - Tabela 1, Note 2</p> <p>2. Window of circadian low (WOCL) operations are defined as a flight in which landing occurs during the WOCL, the flight passes through both sides of the WOCL, or the duty period starts at 0400 or earlier in the WOCL (see Section 2.1).</p>	<p>(2) Jornada na WOCL significa uma jornada em tripulação simples que atravessa a janela de baixa no ritmo circadiano (WOCL), ou cujo início ou término ocorrem neste período.</p>																												
<p>Referência: DRGBA - Tabela 1, Note 3</p> <p>3. Extended operations are defined as any operation with a duty period longer than 14 hours or flight time longer than 10 hours. Extended operations can involve duty/rest cycles longer than 24 hours. Source: Flight Safety Foundation and U.S. National Aeronautics and Space Administration e</p> <p>Referência: CAR SOR 604.99(1)(b)(ii)</p>	<p>(3) Jornada longa significa uma jornada em tripulação simples com tempo de voo superior a 10 horas (ou 10 horas e até um máximo de 10,5 horas, se for na WOCL) ou limite de jornada com duração maior que 14 horas (ou 11,5 horas, se for na WOCL) até um máximo de 15 horas (ou 12,5 horas se for na WOCL).</p>																												
<p>Referência: CAR SOR 604.99(1)(b)(ii)</p>	<p>(d) Condições para a realização de uma jornada longa:</p> <p>(1) O tripulante deve cumprir o repouso anterior previsto no parágrafo E117.5(b);</p>																												
	<p>(2) O tripulante deve cumprir o repouso posterior previsto no parágrafo E117.23(a)(3). No caso de jornada longa na WOCL, este repouso deve incluir uma noite local; e</p>																												
<p>Referências: DRGBA - Tabela 1: Weekly: Maximum of 4 cumulative hours of extension e 2.4.2 Extended Flight Time: Non-Augmented Cumulative Effects: Maximum Cumulative Hours of Extension. Over time, extended flight time can result in cumulative effects of fatigue. To support operational flexibility and still minimize the potential for cumulative effects of fatigue, it is recommended that flight time can be extended by a cumulative total of four hours within a seven-day period. For example, there could be two two-hour extensions of the standard 10-hour flight time (2 hours x 2 = 4 hours) in a seven-day period. These extensions should not be scheduled on consecutive days.</p>	<p>(3) Um tripulante pode realizar até duas jornadas longas a cada período de 168 horas consecutivas.</p>																												
	<p>(e) Não obstante o parágrafo (d)(3) desta seção, em adição às duas jornadas longas previstas no parágrafo, um tripulante pode realizar outros tipos de jornada dentro do referido período de 168 horas, desde que cumpra todos os requisitos a elas aplicáveis.</p>																												
	<p>E117.9 [Reservado]</p>																												

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES DE AVIAÇÃO GERAL EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF) RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	COMENTÁRIOS
	Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14	
	E117.11 Aumento nos limites da jornada em função de jornada interrompida. Tripulações mínimas e simples	
Referência: Parágrafo C117.11(b) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Sujeito ao parágrafo (b) desta seção, o limite de uma jornada para tripulações simples pode ser acrescido de até a metade da duração da interrupção, limitado a uma jornada máxima de 16 horas, se:	
Referência: Parágrafo C117.11(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(1) quando houver interrupção da jornada superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas entre 06h00 e 00h00 (hora local do local de interrupção da jornada), for proporcionado pelo operador acomodações para reserva para os tripulantes;	
Referência: Parágrafo C117.11(b)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(2) quando alguma parte da interrupção da jornada for entre 00h00 e 06h00 (hora local do local de interrupção da jornada), o período de descanso for de no mínimo 6 horas e no máximo 8h, e for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes; ou	
Referência: Parágrafo C117.11(b)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(3) quando houver interrupção da jornada igual ou superior a 6 (seis) horas, até 8 (oito) horas consecutivas (inclusive), a qualquer hora do dia, for proporcionado pelo operador acomodação para repouso para os tripulantes.	
Referência: Parágrafo C117.11(c) do Apêndice C desse Regulamento	(b) O tempo remanescente da jornada interrompida, após o período de descanso, não pode ultrapassar 6 horas.	
Referência: Parágrafo C117.11(d) do Apêndice C desse Regulamento	(c) Jornadas interrompidas devem ser consignadas no diário de bordo da aeronave com a informação de quais foram os horários de interrupção e retomada da jornada e o tipo de acomodação oferecida pelo operador, com assinatura do piloto em comando.	
Referência: Parágrafo C117.11(e) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Para efeito de cohtagem de tempo de interrupção, não podem ser considerados os tempos necessários para as atividades pós-voo, pré-voo e deslocamento até o local de descanso ou repouso, bem como o retorno deste último até o aeroporto, não podendo ser o tempo total destas atividades menor do que 30 minutos.	
Referência: Parágrafo C117.11(f) do Apêndice C desse Regulamento	(e) Para efeito de cálculo de repouso após a jornada interrompida, devem ser considerados os requisitos estabelecidos na seção E117.23 deste Apêndice.	
Referência: CAR 604.101 Extension of Flight Duty Period	E117.13 Limites de jornada e de tempo de voo em operações com tripulação composta ou de revezamento	
604.101 If a flight crew is augmented by at least one flight crew member, if there is a balanced distribution of flight deck duty time and rest periods among the flight crew members, and if the next minimum rest period is at least equal to the length of the preceding flight duty period, the flight crew's flight duty period may be extended (1) to 17 hours with a maximum flight deck duty time of 12 hours, if a flight relief facility — seat is provided; and (2) to 20 hours with a maximum flight deck duty time of 14 hours, if a flight relief facility — bunk is provided.	(a) Se forem utilizadas tripulações compostas ou de revezamento, havendo uma distribuição balanceada do tempo individual de voo na cabine e do descanso para cada tripulante, a jornada máxima desta tripulação composta ou de revezamento será <u>de até 20 horas, com máximo tempo individual de voo na cabine de 14 horas, desde que exista uma acomodação adequada disponível, fora da cabine de comando, para o descanso a bordo.</u>	
	(b) Para efeito deste Apêndice, tempo individual de voo na cabine significa o tempo total que um tripulante de voo passa na cabine de comando durante uma jornada.	
Referências: CAR 604.103 e 700.121 Delayed reporting time Delayed reporting time	E117.15 Atraso no horário de apresentação	
700.121 If an air operator advises a flight crew member, before the member leaves a rest facility, of a delay in excess of three hours in the member's reporting time, the member's flight duty period is considered to have started three hours after the original reporting time. e 604.103 When a private operator delays a flight crew member's reporting time by more than three hours, the flight crew member's flight duty period is considered to start three hours after the original reporting time if the private operator notifies the flight crew member of the delay	(a) Se um operador aéreo informar ao tripulante, antes que este deixe o seu local de repouso, sobre um atraso superior a três horas no seu horário de apresentação, considera-se que a jornada do tripulante se inicie três horas após o horário de apresentação original.	
(a) within 12 hours before the original reporting time; and (b) at least one hour before the flight crew member leaves a rest facility.		
Referência: Parágrafo C117.15(e) do Apêndice C desse Regulamento Referência: Inciso I do Art. 27 da Lei 13.475/17. Art. 27 da Lei 13.475/17. A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita por meio de: I - escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreaviso e folgas, <u>sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos</u> (grifo nosso);	(b) O tempo de atraso deve ser considerado como sendo sobreaviso, quer ele cumpra ou não os requisitos de sobreaviso.	
	(c) Se uma jornada for atrasada, a sua duração deve levar em conta os requisitos do parágrafo E117.19(a)(4) deste Apêndice.	
Referência: Parágrafo C117.15(i) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Se uma jornada foi atrasada e o operador informa ao tripulante que a jornada não ocorrerá (cancelamento), então o tripulante deve ter um período de repouso com a duração prevista no parágrafo E117.19(a)(1), contado a partir do momento em que ele é informado do cancelamento.	
5 Reassignment and extension	E117.17 Reprogramação e extensão	
Referência: Parágrafo C117.17(a) do Apêndice C desse Regulamento	(a) Reprogramação de tripulante (ou reprogramação). Após o início de uma jornada, o operador aéreo pode reprogramar o tripulante para uma jornada modificada e com diferente número de etapas a serem voadas, se:	
Referência: Parágrafo C117.17(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento	(1) sujeito aos parágrafos (c), (d) e (e) desta seção, a jornada e o tempo de voo modificados não excederem os limites estabelecidos neste Apêndice; e	

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES DE AVIAÇÃO GERAL EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF) RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	COMENTÁRIOS
Referência: Parágrafo C117.17(a)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(2) cada tripulante considerar-se apto para a jornada modificada, declarando isto no Diário de Bordo.	
Referência: Parágrafos C117.17(b) e C117.17(b)(1) do Apêndice C desse Regulamento	(b) Extensão de jornada. Não obstante os limites de jornada constantes deste Apêndice, em circunstâncias operacionais imprevistas, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, os limites de jornada constantes deste Apêndice podem ser excedidos em até 1 hora.	
Referência: Parágrafo C117.17(b)(3) do Apêndice C desse Regulamento	(1) Antes de exercer a opção de extensão de jornada prevista no parágrafo (b) acima, o piloto em comando deve certificar-se de que cada tripulante se considera apto para a jornada modificada, declarando isto em formulário apropriado, ou no diário de bordo.	
Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento e Cláusula 5.5 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019) 5.5 Despite the limits provided in the operations manual, the flight time limit for an FDP may be extended by not more than 30 minutes if: (a) it is operationally necessary in order to complete the duty; and (b) the FCM, or each FCM, considers himself or herself fit for the extension.	(c) Extensão de tempo de voo. Não obstante os limites de tempo de voo constantes deste Apêndice, o tempo de voo em uma jornada pode ser excedido, de acordo com a discricionariedade do piloto em comando, em até 30 (trinta) minutos se:	
Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento Cláusula 5.5 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019)	(1) for operacionalmente necessário para completar a jornada; e	
Referência: Parágrafo C117.17(c) do Apêndice C desse Regulamento Cláusula 5.5 do Apêndice 3 do CAO 48.1 (Instrumento 2019)	(2) cada tripulante considerar-se apto para executar a extensão.	
Referência: Parágrafo C117.17(d) do Apêndice C desse Regulamento	(d) Uma jornada não pode ser estendida sob este Apêndice se isso for extrapolar o limite de tempo de voo acumulado constante da seção E117.25 deste Apêndice ou o limite de trabalho acumulado constante da seção E117.27 deste Apêndice.	
Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento	(e) Não obstante o parágrafo (d) desta seção, o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando se:	
Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento	(1) circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, e	
Referência: Parágrafo C117.17(e) do Apêndice C desse Regulamento	(2) essas circunstâncias operacionais imprevistas obrigarem um tripulante a exceder qualquer limite permitido por este Apêndice.	
6 Standby limits and standby-like arrangements	E117.19 Limites de sobreaviso, reserva ou tempo em solo entre etapas de voo	
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 6.1 An AOC holder must not require an FCM to be on continuous standby for a period longer than 14 hours.	(a) Em acréscimo aos requisitos estabelecidos nas seções A117.17 e A117.19 do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	
6.2 The maximum allowable FDP after a call out from standby must be decreased by the number of hours by which the standby exceeds 4 hours.	(1) Um sobreaviso finalizado sem um chamado deve ser seguido por um período de repouso de, pelo menos, 10 horas consecutivas.	
6.3 A standby which is completed without a call out must be followed by an off-duty period of at least 10 consecutive hours.	(2) Uma reserva finalizada sem um chamado deve ser seguida por um período de repouso de, pelo menos, 12 horas consecutivas.	
	(3) Os tripulantes acionados na reserva para execução de outras tarefas não relacionadas ao voo, terão suas atividades do dia encerradas após o término do procedimento.	
6.4 To remove any doubt, the period of time in which an FCM is held in a standby-like arrangement must be treated as a duty period for the purposes of this CAO.	(4) Se um tripulante que compuser tripulação simples for acionado durante um sobreaviso, a soma do limite máximo de jornada ao tempo de sobreaviso não pode ultrapassar 16 horas.	
	(5) Tempo de solo entre etapas de voo	
	(i) Previsto o tempo de solo entre etapas de voo por prazo superior a 3 (três) horas, o operador deve assegurar ao tripulante acomodação para reserva, conforme estabelecido no parágrafo 117.3(b)(2).	
7 Positioning	E117.21 Posicionamento	
APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS 7. Positioning On completion of assigned flight duties in an FDP (the relevant FDP), an FCM may position to a suitable location as required by the AOC holder.	(a) O operador pode determinar, antes do início ou após a conclusão das tarefas de voo atribuídas a um tripulante em uma jornada, que o tripulante se posicione, conforme definição em 117.3(t)-I., em local adequado definido pelo operador.	
Note As with any duty, the time spent in positioning after completion of the FDP must be added to the relevant FDP when determining minimum off-duty periods under clause 8.	(b) Nessa situação o tripulante deve ser considerado como tripulante extra a serviço.	
8 Off-duty period	E117.23 Períodos de repouso após jornada e de folga periódica	
Referência: parágrafo A117.23(a) do Apêndice A	(a) Em adição aos requisitos de repouso constantes do parágrafo A117.23(a) do Apêndice A, devem ser observados os seguintes requisitos:	
Referência: Art. 48 da Lei 13.475/17	(1) Exceto como previsto nos parágrafos (a)(2) e (a)(3) desta seção, o tempo mínimo de repouso tem duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites: (i) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas; (ii) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; (iii) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas e até 18 (dezoito) horas; e (iv) 30 (trinta) horas de repouso, após jornada de mais de 18 (dezoito) horas.	
Referência: parágrafo C117.23(c) do Apêndice C desse Regulamento (c) Quando uma jornada exceder 12 horas, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 12 horas mais 2 vezes o tempo que a jornada ultrapassou 12 horas.	(2) Não obstante o previsto no parágrafo (a)(1)(i) desta seção, para tripulantes em tripulação simples, quando a jornada incluir, total ou parcialmente, a madrugada, o período de repouso mínimo seguinte deve ser de, pelo menos, 15 horas.	
	(3) Não obstante o previsto nos parágrafos (a)(1)(i) e (a)(1)(ii) desta seção, após uma jornada estendida, o período de repouso seguinte deve ser de, pelo menos, 18 horas.	

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC N° 117 OPERAÇÕES DE AVIAÇÃO GERAL EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF) RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	COMENTÁRIOS
	Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14	
	(4) Período livre de atividades. Não obstante o previsto nos parágrafos (a)(1), (a)(2) e (a)(3) desta seção, o seguinte período livre de atividades deve ser cumprido ao final de cada série de jornadas:	
	(i) para série de jornadas com até duas jornadas na WOCL, período livre de atividades com duração mínima de 36 horas, incluindo duas noites locais; e	
	Nota: o período livre de atividades a que se refere este parágrafo pode ser caracterizado como folga, quando realizado na base, ou como repouso adicional, quando realizado fora de base. Este repouso adicional não substitui o repouso requerido pelos parágrafos (a)(1), (a)(2) e (a)(3) desta seção. O repouso adicional, assim como a folga, só podem ser aplicados após finalizado o repouso referente à jornada anterior.	
	(5) A série de jornadas a que se refere o parágrafo (a)(4) desta seção deve ter duração máxima de 144h.	
	(i) A duração máxima da série de jornadas a que se refere o parágrafo (a)(4) desta seção pode ser ampliada em 36 horas após voos internacionais realizados na mesma série de jornadas, desde que cumprido o previsto no parágrafo A117.25(c) do Apêndice A deste Regulamento.	
Referência: Parágrafo A117.25 do Apêndice A desse Regulamento	(b) Em adição aos requisitos de folga periódica para esta operação definidos na seção A117.25 do Apêndice A, devem ser observados os requisitos constantes dos parágrafos (a)(4) e (a)(5) desta seção.	
Referência: Parágrafo C117.23(f) do Apêndice C desse Regulamento	(c) O tripulante que estiver retornando de uma folga de 24 horas para assumir uma jornada só pode fazê-lo se a jornada se iniciar a partir das 10h00.	
9 Limit on cumulative flight time	E117.25 Limites de tempo de voo acumulados	
	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de tempo de voo acumulados especificados a seguir:	
CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS	(1) 90 horas durante qualquer período de 28 dias consecutivos; e	
9.1 The cumulative flight time accrued by an FCM during any consecutive 28-day period must not exceed 100 hours.	(2) 900 horas durante qualquer período de 365 dias consecutivos.	
9.2 The cumulative flight time accrued by an FCM during any consecutive 365-day period must not exceed 1 000 hours.		
10 Limit on cumulative duty time	E117.27 Limites de trabalho acumulado	
Referência: parágrafo C117.27(a) do Apêndice C desse regulamento	(a) Nenhum tripulante pode ultrapassar os limites de trabalho acumulado especificados a seguir:	
Referência: parágrafo C117.27(a)(1) do Apêndice C desse regulamento	(1) 60 horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos;	
Referência: parágrafo C117.27(a)(2) do Apêndice C desse regulamento	(2) 100 horas durante qualquer período de 14 (quatorze) dias consecutivos; e	
Referência: parágrafo C117.27(a)(3) do Apêndice C desse regulamento e Lei 13.475/17, Art. 41 (...)	(3) 176 horas mensais.	
§ 1º O limite semanal de trabalho previsto neste artigo poderá ser alterado mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapasse os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a extração do limite mensal de 176 (cento e setenta e seis) horas.		
Referência: parágrafo C117.27(b) do Apêndice C desse regulamento	(b) A duração do trabalho dos tripulantes será computada como se segue:	
Referência: parágrafo C117.27(b)(1) do Apêndice C desse regulamento	(1) jornada e serviço em terra durante a viagem;	
Referência: parágrafo C117.27(b)(2) do Apêndice C desse regulamento	(2) reserva e 1/3 do sobreaviso;	
Referência: parágrafo C117.27(b)(3) do Apêndice C desse regulamento	(3) deslocamento como tripulante extra a serviço;	
Referência: parágrafo C117.27(b)(4) do Apêndice C desse regulamento	(4) adestramento em dispositivos de treinamento, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões; e	
Referência: parágrafo C117.27(b)(5) do Apêndice C desse regulamento	(5) realização de outros serviços em terra, quando escalados pelo operador.	
11 Limits on infringing the WOCL and early starts	E117.29 Limites em operações na madrugada e início cedo	
Referência: Parágrafo C117.29(a) do Apêndice C desse Regulamento.	(a) Exceto como previsto no parágrafo (a)(2) desta seção, nenhum tripulante pode realizar mais de duas jornadas consecutivas que envolvam operações na madrugada, limitadas a quatro jornadas com operações na madrugada durante qualquer período de 168 horas consecutivas.	
Referência: Parágrafo C117.29(a)(1) do Apêndice C desse Regulamento.	(1) Caso sejam designadas quatro jornadas que envolvam operações na madrugada em qualquer período de 168 horas consecutivas, apenas uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva pode ser designada para o mesmo período.	
Referência: Parágrafo C117.29(a)(2) do Apêndice C desse Regulamento.	(2) O tripulante pode ser escalado para jornada na terceira operação na madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não pode ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira operação na madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.	
Referência: Parágrafo C117.29(b) do Apêndice C desse Regulamento.	(b) O período de 168 horas consecutivas a que se refere o parágrafo (a) desta seção pode ser encerrado, iniciando-se a contagem de novo período, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade.	
	(c) Nenhum operador aéreo pode escalar e nenhum tripulante pode aceitar a escalação para duas operações consecutivas na madrugada a menos que:	
	(1) o repouso anterior à primeira operação na madrugada inclua o período de 22h00 até 08h00 livre de qualquer atividade; e	
	(2) o repouso subsequente à segunda operação na madrugada inclua o período de 22h00 até 08h00 livre de qualquer atividade.	
	(d) Nenhum operador pode escalar e nenhum tripulante pode aceitar a escalação para mais de três jornadas consecutivas com início cedo.	
Referência: Parágrafo C117.29(d) do Apêndice C desse Regulamento.	(e) Os requisitos constantes desta seção também se aplicam às operações na madrugada e início cedo decorrentes de reprogramações ou extensões.	

TRECHO DA LEI, REGULAMENTO OU GUIA UTILIZADO COMO BASE	APÊNDICE E DO RBAC Nº 117 OPERAÇÕES DE AVIAÇÃO GERAL EM AVIÕES A JATO COM 2 PILOTOS OU MAIS (NÍVEL GRF) RBAC 117 – Emenda nº 01 (Tema nº 14)	COMENTÁRIOS
<p>12 Maximum durations must not be exceeded</p> <p>CAO 48-1 – Instrument 2019 - APPENDIX 4 - ANY OPERATIONS</p> <p>Unless an extension is permitted under clause 5, in performing duty an FCM must not exceed the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the maximum duration of the FDP specified for the FCM in the AOC holder's operations manual; (b) the maximum flight time specified for the FCM in the AOC holder's operations manual. 	<p>Como não houve alteração proposta neste Apêndice em razão do Tema nº 21, esta coluna também representa a proposta resultante combinada dos Temas nº 21 e 14</p> <p>E117.31 [Reservado]</p>	