

## PROJETO DE LEI Nº     , DE 2012

(Do Sr. JERÔNIMO GOERGEN)

Altera a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984 para modificar disposições do exercício da profissão do aeronauta.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 12 - .....

*Parágrafo único. Visando aumentar a Segurança de Voo, em todos os voos internacionais com o tempo de voo maior ou igual a 7 ( sete ) horas, aos pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações adequadas para o descanso horizontal (180•). Entendendo-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados, por meio de portas e paredes, do contato com os demais passageiros. Tais compartimentos deverão propiciar ausência de ruídos e luminosidade provenientes da cabine de passageiros, bem como total privacidade aos tripulantes durante o seu descanso.”*

Art. 13 - .....

*Parágrafo único. Visando aumentar a Segurança de Voo, em todos os voos internacionais com o tempo de voo maior ou igual a 7 ( sete ) horas, aos pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações adequadas para o descanso horizontal (180•). Entendendo-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados, por meio de portas e paredes, do contato com os demais passageiros. Tais compartimentos deverão propiciar ausência de ruídos e luminosidade provenientes da cabine de passageiros, bem como total privacidade aos tripulantes durante o seu descanso.”*

“Art. 17.....(NR)”.

b) por intermédio de escala, no mínimo **quinzenal**, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e

.....(NR)”.

“Art. 18 - As escalas de voo durante sua confecção e execução deverão observar os conceitos do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga propostos pela autoridade aeronáutica, em consonância com as recomendações da OACI (ICAO).”

.....(NR)”.

“Art. 19 - .....

§Único – Cabe ao empregador o ônus do pagamento ou indenização dos valores pagos pelo Aeronauta, inclusive exames complementares, relativos a revalidação do Certificado Médico Aeronáutico necessário a execução de suas funções contratuais.

.....(NR)”.

“Art. 20 .....

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30(trinta) minutos após a parada final dos motores quando na base ou no horário de check-in no hotel indicado pela empresa quando fora de base.

§ 5º - Se a base contratual se situar em metrópole dotada de 2 ou mais aeroportos, em caso de apresentação ou término de voo em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o transporte terrestre deverá ser fornecido pela empresa, bem como o tempo de deslocamento deverá ser incluído na jornada, e remunerado nas mesmas bases da hora de voo.

.....(NR)”.

“Art. 21 - A Duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

**Tripulação Simples – Tabela “A”:**

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas				
	Até 2	3	4	5	
06:00-07:59	10:00	09:15	08:30	08:00	7 0 4

08:00-12:59	11:00	10:15	09:30	08:45	
13:00-17:59	10:00	09:15	08:30	08:00	
18:00-21:59	09:00	08:15	08:00	08:00	
22:00-05:59	08:00	08:00	08:00	08:00	

**Tripulação Composta – Tabela “B”:**

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas						Jornada permitida
	1	2	3	4	5	6	
06:00-07:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:15	
08:00-12:59	14:00	13:15	12:30	11:45	11:00	10:30	
13:00-17:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:30	
18:00-21:59	12:00	11:15	10:30	09:45	09:00	09:00	
22:00-05:59	11:00	10:15	09:30	09:00	09:00	09:00	

**Tripulação de Revezamento - Tabela “C”: limitados a 4(Quatro) etapas.**

Horário Local de Apresentação

Jornada permitida

00:00-05:59	16:05
06:00-06:59	17:40
07:00-12:59	19:20
13:00-16:59	17:40
17:00-23:59	16:05

.....(NR)”.

“Art. 22.....

.....

c) por imperiosa necessidade meteorológica ou decorrente de catástrofes, excluindo-se do conceito de “imperiosa necessidade”, qualquer tipo de falha ou falta administrativa, da escala de voos ou para cobrir atrasos, faltas ou cancelamentos decorrentes de outros motivos que não os derivados dos eventos naturais supracitados.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá a apreciação e cadastramento da Agência Reguladora, com vistas ao monitoramento desses eventos, com a finalidade principal de se evitar a

*utilização incorreta do disposto na alínea c) visando-se sobretudo a segurança de voo.*

.....(NR)”.

*“Art. 23.....*

*§2º - Fora de base, o tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso e da apresentação, ou vice versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, será computado como de trabalho para fins dessa lei, quando seu tempo total for superior a 00:45 minutos, e na base do aeronauta, no caso de programação em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o deslocamento será computado como de trabalho em seu período total, neste caso observando-se o disposto no art. 20, § 5º (NR)”.*

*“Art. 25 - Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas, em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de 90(noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa, podendo este limite ser menor a critério do tripulante, obedecendo ao disposto no §5º do art. 20 quando se tratar de aeroporto diverso de sua base contratual, quando a apresentação será realizada neste aeroporto. Para todos os efeitos, o aeronauta poderá ser escalado para nova programação, iniciando esta no máximo em 90 minutos a partir do termo final do SA, devendo ser remunerado com base nas horas de reserva a partir desse período”.*

*§3º - “Para efeito de jornada ao se acionar um tripulante durante o período de sobreaviso tendo este cumprido mais de 6 (seis) horas de sobreaviso, será diminuído da jornada a cumprir o valor de 1/3 (um terço) do sobreaviso já cumprido(NR)”.*

*“Art. 26 .....*

*§ 3º - Prevista a reserva, por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso, sob pena, em caso de descumprimento, do pagamento em dobro pelas horas de reserva efetivamente cumpridas pelo tripulante (NR).*

*“Art. 27.....*

§ 3º - Desde que única e exclusivamente fora de sua base, pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem trazer prejuízo da sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei (NR).”

“Art. 29.....

a) Os limites de voo para uma tripulação simples e composta serão os disponíveis na tabela aplicável para cada tipo de tripulação dispostas no art. 21, descontados os horários de apresentação e do corte aplicáveis;

b) 15 (quinze) horas de vôo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;

c) 8 (oito) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.;

§ 1º - O número de pousos na hipótese da alínea "a" deste artigo para o caso de tripulação simples, poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora.

§ 2º - Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nas alíneas "a" e "b" deste artigo.

.....  
§ 4º - Os limites de pousos estabelecidos nas alíneas "a" e "b" deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi-aéreo e de serviços especializados.

§ 5º - A Agência Reguladora, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea "c" deste artigo (NR)”.  
.....

“Art. 33 - São assegurados ao tripulante, fora de sua base domiciliar, acomodações para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa. As citadas acomodações deverão ser posicionadas em locais e prédios melhor indicados ao respeito e à garantia do descanso individual do tripulante, de sua higiene, de sua segurança e de sua saúde, possuindo instalações onde se permita controle absoluto de luminosidade, temperatura e supressão de ruídos, permitindo assim descanso adequado aos mesmos.

.....(NR)”.  
.....

*“Art. 36 - Ocorrendo uma parcela da jornada de uma tripulação simples entre as 00:01 e 06:59 hora local, o tripulante não pode ser escalado para trabalho dentro desse mesmo período por mais de 2 vezes consecutivas. Exceção somente a aviões cargueiros que devem observar programa de gerenciamento de fadiga específico. (NR)”*.

*“Art. 37 - .....*  
*.....*

*§ 4º - Uma folga simples deve obrigatoriamente englobar ao menos 2 (duas) noites locais (Período de repouso na base de 08:00hs consecutivas entre as 22:00 e as 08:00 da manhã). Cada folga consecutiva deve incluir uma noite local a mais para cada dia de folga (NR)”*.

*“Art. 38 - O número de folgas não será inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, sendo que ao menos 4 (quatro) destas folgas deverão ser planejadas para compor mais de um grupo de pelo menos 2 (dois) períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas, devendo ainda, pelo menos um destes, incluir um sábado e um domingo.*

*§ 1º - A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada. (NR)”*.

*“Art. 40 - Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa, sendo expressamente vedada outra forma de pagamento que não seja o pagamento por hora de voo efetuada.*

*.....(NR)”*.

*“Art. 43 - Durante a viagem, o tripulante terá direito à alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e da Agência Reguladora. Quando se tratar de aeronaves de transporte aéreo regular, deverão ser disponibilizados equipamentos auxiliares para aquecimento da refeição fornecida a bordo das aeronaves.*

*.....(NR)”*.

*“Art. 46 - O aeronauta receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente. A empresa deverá também providenciar gratuitamente sua reposição em intervalos regulares e adequados, visando sua substituição pelo desgaste natural e utilização normal (NR)”*.

*“Art. 47 - As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias, podendo as mesmas ser divididas em dois intervalos de 15 dias num mesmo período concessivo (NR).”*

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor após decorridos quarenta e cinco dias de sua publicação oficial.

Art. 3º Revogam-se, a alínea *d* do art. 29 e § 2º do art. 38 da Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A atividade legislativa deve se caracterizar, sobretudo, pela atenção à dinâmica e à dicotomia da sociedade, não apenas para regulamentar novos fatos e práticas sociais, relativamente aos quais seja necessário a elaboração de nova legislação, mas igualmente, pela busca de atualização das leis já existentes.

Inegavelmente, mesmo as boas leis estão sujeitas a se tornarem obsoletas, em virtude da passagem do tempo e da modificação das condições sociais, econômicas e tecnológicas que determinaram seu conteúdo à época de sua edição.

O presente Projeto tem por escopo, justamente, a adaptação de uma boa lei às necessidades atuais da Sociedade Brasileira, da Classe dos Aeronautas e das Empresas de Transporte Aéreo. Trata-se, no presente caso, de modificar-se vários aspectos da profissão do Aeronauta, como a forma de divulgação de suas escalas de voo, do limite de sua jornada de trabalho, a qual foi reformulada com bases científicas e fundamentadas em pesquisas sobre a fadiga incidente sobre o tripulante, bem como a influência do transporte terrestre antes ou durante sua jornada, das folgas e das férias.

Como todos nós sabemos, as viagens aéreas são cada vez mais utilizadas pela população brasileira, como alternativa de deslocamento, tanto internacionais quanto domésticas. Indubitável também que os aviões, máquinas caras e sofisticadas, em que pese serem manobradas e operadas com toda a segurança, vêm a impor também enormes riscos de prejuízos à vida, à saúde e aos bens materiais dos passageiros em voo, bem como às pessoas e aos bens localizados em solo.

Como tendência mundial, observamos a flexibilização da maioria das legislações estrangeiras, para que adeque a carga de trabalho dos tripulantes às pesquisas científicas que comprovam o alto índice de stress e fadiga, os quais atacam os aeronautas nessa nova realidade por que atravessa a aviação, que vem agora a se utilizar de novos e ultra-sofisticados equipamentos.

Ressalte-se, da mesma forma estressante, o trânsito terrestre incredivelmente lento antes e após as programações de viagem, o que vem a reduzir drasticamente o período de descanso dos aeronautas, salientando-se ainda o aumento do

aproveitamento de aeronaves, e por consequência um enorme número de voos durante madrugadas seguidas, o que não ocorria no passado.

Todas as mudanças acima relatadas vieram por ocasionar um decréscimo enorme na capacidade de recuperação e de descanso das tripulações entre seus voos e viagens, considerando a legislação atual, o que se reflete diretamente no decréscimo da segurança de voo, e, caso não sejam feitas as mudanças, observaremos cada vez mais uma contínua e crescente exposição da sociedade e da navegação aérea a riscos aeronáuticos cada vez maiores.

Qualquer forma de pagamento e remuneração do aeronauta que não seja em horas de vôo, é injusta e perigosa para a segurança aérea. Injusta porque a remuneração calculada em distância entre origem e destino, acarreta em trabalho sem pagamento para o aeronauta, haja vista que na esmagadora maioria dos vôos ocorrem procedimentos de espera em altitude, as vezes de até 1 hora no aguardo de seqüenciamento de pousos ou melhoria de condições meteorológicas. Além disso, após os pousos e antes das decolagens, ocorrem os procedimentos de taxiamento das respectivas aeronaves, os quais podem durar 40 minutos por exemplo, aguardando a seqüência das decolagens ou posições de estacionamento, ocorrendo também, nestas ocasiões, o trabalho sem remuneração, o que contraria a Constituição Federal em vários dispositivos. Perigosa porque não privilegia a segurança de vôo, induzindo uma operação mais rápida do que a habitual, já que qualquer tempo adicional não será remunerado.

Observe-se ainda a prática utilizada pelas empresas de linha aérea no que se refere ao número de folgas prescrito pela legislação vigente, a qual recomenda um mínimo de 8 folgas mensais. O mínimo se transformou em mandatório, ou seja, as empresas praticam o número de oito folgas mensais como sendo a única opção, preenchendo vários dias onde não se conseguiu uma programação de vôo, com qualquer outra tarefa, como plantões ou reservas, mesmo que o limite de horas de voo mensais já tenha sido atingido.

Ou seja, com um simples cálculo se observa que um aeronauta possui 88 folgas anuais (8 x 11 meses de trabalho), não gozando de feriados e nem de finais de semana regulares. Pessoas que não sejam aeronautas possuem 99 dias compostos por finais de semana e mais 20 feriados anuais, ou seja, somam 31 dias anuais a mais do que qualquer aeronauta!

Uma profissão “especial” deveria ser protegida por uma legislação “especial”, profissão especial esta que deveria ser afastada de riscos como fadiga, pressurização, efeitos de fuso horário e vibração extrema. Todavia graças a legislação atual, ela é penalizada com 31 dias de folga, a menos, anualmente, em relação a qualquer profissão não submetida a essas intempéries. Sem mencionar as folgas espalhadas pelo mês, porquanto a lei atual assegura apenas um grupo de duas folgas seguidas no período de um mês, o que se apresenta como mais um fator que dificulta a recuperação do aeronauta nessas “monofolgas”.

A proposição busca, portanto, atualizar a legislação, aproximando-a da tendência do padrão internacional, bem como a adequando ao progresso e as modificações tecnológicas que aconteceram após a Lei atual.



Para tanto, permite-se a adequação das jornadas, das folgas, das horas de voo dos aeronautas e de outros pontos, para que sejam mitigados a fadiga e o stress a que se submetem os tripulantes, em decorrência de uma nova realidade.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres Parlamentares desta Casa para a aprovação deste Projeto de Lei que apresento.

Sala das Sessões, em 04 de dezembro de 2012.

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**  
PP/RS