

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.824, DE 2012

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

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN

Relator: Deputado JOSÉ STÉDILE

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 4.824, de 2012, de autoria do Deputado Jerônimo Goergen. A iniciativa propõe alterações na Lei nº 7.183, de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta. São elas: (i) ordena que o empregador garanta a pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples, em voos internacionais com mais de sete horas de duração, acomodação adequada para o descanso horizontal, em local ausente de ruídos e luminosidade, separado da cabine de passageiros por portas e paredes; (ii) determina que a escala de serviço do aeronauta não seja mais semanal, mas quinzenal, devendo ser divulgada com cinco dias de antecedência para a primeira semana do mês, em substituição ao prazo anterior, de dois dias; (iii) estipula que no estabelecimento das escalas sejam observados os conceitos do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadigas, proposto pela autoridade aeronáutica, em consonância com a OACI; (iv) atribui ao empregador a responsabilidade por arcar com as despesas da revalidação do Certificado Médico Aeronáutico de seus funcionários; (v) estabelece que o término da jornada de trabalho do aeronauta, quando fora da base, ocorre no momento do check-in no hotel indicado pelo empregador; além disso, fixa que o término da jornada de trabalho do aeronauta cuja base seja metrópole com dois ou mais aeroportos ocorra somente quando o aeronauta chegar ao aeroporto

cadastrado como sua base contratual, na hipótese de a aeronave ter pousado em aeroporto diverso, devendo o transporte entre os aeroportos ser fornecido pelo empregador e o tempo de deslocamento ser computado como tempo de serviço; (vi) apresenta três tabelas – para tripulação simples, para tripulação composta e para tripulação de revezamento – nas quais, em função do horário de apresentação ao trabalho do aeronauta e do número de etapas a serem cumpridas, define a duração da jornada de trabalho do profissional; (vii) determina que a prorrogação da jornada de trabalho do aeronauta, no caso de imperiosa necessidade, deve estar relacionada tão somente a ocorrência de eventos climáticos ou de catástrofes; a par disso, manda que as prorrogações de jornada sejam cadastradas e avaliadas na Agência Reguladora, de sorte que se apure se as justificativas baseadas no critério da imperiosa necessidade estão em conformidade com o que dita a lei; (viii) fixa que será computado como tempo de trabalho o tempo gasto em deslocamento, fora da base, que ultrapasse 45 minutos e, na base, quando houver mais de um aeroporto na cidade, todo o tempo de deslocamento entre aeroportos; (ix) estabelece que a apresentação em aeroporto diverso do de base, em caso de sobreaviso, ficará sujeita às regras dispostas no § 5º do art. 20 da lei (contagem para jornada de trabalho e despesa de transporte assumida pelo empregador); (x) determina a redução do tempo de jornada a cumprir no caso de o aeronauta ser acionado mediante sobreaviso, já tendo cumprido mais de seis horas nessa modalidade; (xi) acrescenta à lei penalidade ao empregador que não fornece acomodação adequada ao aeronauta requisitado por prazo superior a 3 horas: pagamento em dobro pelas horas de reserva efetivamente cumpridas; (xii) dispõe que só é permitido ao empregado exigir do tripulante uma complementação de voo se o referido empregado estiver fora de sua base; (xiii) altera os limites de voo e de pouso para aeronauta que integre tripulação simples ou composta, os quais passam a seguir tabela apresentada no art. 21 da lei; (xiv) exige que os locais de repouso do aeronauta, fora de sua base, tenham características tais que lhe permitam descansar adequadamente; (xv) altera o art. 36, de maneira que a proibição de o aeronauta trabalhar na madrugada seguinte, tendo trabalhado na anterior, seja substituída pela proibição de o aeronauta trabalhar por mais de duas madrugadas consecutivas, após ter trabalhado em uma (excetua o caso de tripulante de aeronave de carga); (xv) acrescenta dispositivo ao art. 37, para determinar que as folgas simples devem compreender ao menos duas noites locais; (xvi) aumenta, de 8 para 12, o número de folgas cujo período seja de 24 horas, em um mês, assim como, de 2 para 4, o número de folgas que devem ser planejadas para compor grupo de descanso com, pelo menos, dois

períodos consecutivos de 24 horas; (xvii) impede a existência de outra forma de pagamento dos vencimentos do aeronauta que não seja por hora de voo efetuada; (xviii) estipula que em aeronave empregada em voo regular haja equipamento auxiliar para aquecer a refeição fornecida aos aeronautas; (ixx) ordena que o transportador forneça ao aeronauta, gratuitamente, e no tempo adequado, peças de reposição do vestuário profissional e equipamentos novos que devam substituir os petrechos desgastados; (xx) autoriza a repartição, em dois, do período de férias do aeronauta.

Justificando a proposta, o autor afirma que as mudanças sugeridas no regime e nas condições de trabalho do aeronauta têm relação com pesquisas científicas realizadas nesse campo. Argumenta que aeronautas não podem ser levados à fadiga, sob pena de se colocar em risco a segurança do transporte aéreo. Diz que, no atual contexto da aviação, em que se prima pela competitividade e pela eficiência, a legislação de muitos países vem sendo alterada para abrigar medidas que diminuam o estresse e a fadiga dos que atuam no transporte aéreo. É o que pretende com a iniciativa.

Não houve emendas ao projeto.

Em dezembro de 2013, entreguei Parecer a essa Comissão, posteriormente retirado para melhor apreciação. Isto porque, em 14 de maio deste ano, por requerimento do nobre Deputado Rodrigo Maia, esta Comissão de Viação e Transportes realizou importante Audiência Pública para debater o Projeto de Lei e as propostas e ideias que gravitam em torno dele. Uma Audiência Pública de sucesso, da qual participaram várias entidades representativas do setor, a saber:

RONALDO JENKINS - Diretor de Segurança e Operações de Voo da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR;
PAULO ROGÉRIO LICATI - Especialista em Gerenciamento de Fadiga na Aviação, da Associação Brasileira de Pilotos de Aviação Civil - ABRAPAC;
LUIZ DA ROCHA CARDOSO PARÁ - Presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários - SNA;
MARCELO CERIOTTI - Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA;
TULIO EDUARDO RODRIGUES - Presidente da ASAGOL;
NELSON PAIM - Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola - SINDAG;
TIAGO ROSA - Diretor e Especialista em Gerenciamento de Fadiga na Aviação do Sindicato Nacional dos Aeronautas;
FRIDA MARINA FISCHER - Professora Doutora Especialista em Fadiga - USP.

Estas entidades trouxeram suas diferentes visões sobre as questões em debate, trazendo contribuições importantes, para as propostas em discussão nesta Casa Legislativa.

Recentemente, em 28 de maio do corrente ano, a Mesa Diretora determinou a apensação do Projeto de Lei nº 7.564, de 2014, de autoria do nobre Deputado Carlos Bezerra, que propõe alteração na Lei nº 7.183, de 1984, para instituir o pagamento de adicional de periculosidade de 30% sobre o salário aos tripulantes obrigados a permanecer no interior da aeronave durante os procedimentos de reabastecimento.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Diga-se, em primeiro lugar, que o Projeto de Lei nº 4.824, de 2012, caminha na direção de dar resposta a um problema patente na aviação comercial, assim considerado tanto por quem atua na atividade como por quem a submete a pesquisa científica: a fadiga dos tripulantes.

A legislação laboral do aeronauta, no Brasil – como de resto em diversos países –, não acompanhou a profunda alteração havida no modelo de exploração do transporte aéreo, cujo início se pode debitar à famosa desregulamentação do setor promovida nos Estados Unidos há pouco mais de trinta anos. Desde então, o ambiente muito mais propício à concorrência exigiu do transportador que desse atenção máxima à produtividade das aeronaves, colocando-as no ar o maior tempo que fosse possível. Obviamente, essa nova orientação empresarial repercutiu fortemente no ritmo e modo de trabalho dos tripulantes, obrigados a atuar sempre nos limites da jornada de voo, além de se sujeitarem cada vez com mais frequência a períodos de atividade noturna e a escalas de serviço impostas de forma repentina. Em adição, pioraram muito as condições de trânsito nas grandes cidades, tornando os deslocamentos entre aeroporto e residência ou hotel bastante demorados, tempo que, segundo a norma em vigor, é subtraído do período de descanso do tripulante. Finalmente, os hotéis cujas diárias se mantiveram, nos últimos anos, compatíveis com a

remuneração dos tripulantes, de acordo com declaração da maioria deles, não oferecem instalações e serviços adequados ao pleno descanso.

É fora de dúvida, portanto, que os aeronautas estão bem mais suscetíveis à fadiga nos dias de hoje, sob o presente *modus operandi* da indústria do transporte aéreo. Isso é grave. Especialistas diversos relatam que o profissional fatigado custa a responder a estímulos, comete mais erros e tem dificuldades de memória. Em suma, seu desempenho é bastante prejudicado.

Levantamentos estatísticos relacionados à segurança de voo apontam que a fadiga responde diretamente por algo entre 4% e 8% dos acidentes aeronáuticos. Não por acaso, muitos países vêm adotando normas voltadas ao gerenciamento do risco de fadiga na aviação, sob os auspícios da própria Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, que, em 2011, após alguns anos de trabalho, divulgou o DOC 9966 (*Fatigue Risk Management Systems: Manual for Regulators*), manual de orientação para os agentes que atuam no campo da regulação da segurança operacional do transporte aéreo.

No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – está trabalhando no sentido de incorporar à legislação as recomendações do DOC 9966, já tendo posto sob avaliação pública minuta de emenda ao RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – 121. Muito embora isso represente significativo avanço no combate ao cansaço das tripulações – pois compele as empresas a se ocupar com mitigar as causas do problema, tomando por base conclusões científicas –, não afasta em absoluto a necessidade de se modificar alguns parâmetros da jornada de trabalho do aeronauta, os quais acabam por emoldurar o cenário laboral em que podem ter lugar medidas de gerenciamento de risco de fadiga. Dito de outra forma, é provável que as medidas que visem a evitar ou reduzir a extenuação dos trabalhadores não sejam bem-sucedidas se atacarem exclusivamente fatores de ordem individual (condições psicológica e física do tripulante), ignorando o estresse provocado pela própria delimitação legal vigente dos períodos de trabalho e folga, que é incompatível com o bem estar dos profissionais, mas que tende a continuar sendo aplicada por força mesmo da pressão concorrencial existente no transporte aéreo. Cabe intervir no campo legislativo, portanto, não sem antes fazer a seguinte reflexão.

O projeto de lei em exame, por reduzir limites da jornada de voo dos aeronautas, pode dar margem a críticas de quem entenda que tal medida há de provocar elevação de custo operacional para as empresas e,

consequentemente, elevação também dos preços das passagens. Conquanto não se queira aqui desconsiderar a hipótese – que evidentemente tem lógica –, é preciso dizer que a repercussão da proposta não soa tão grave assim. Bem ao contrário. Pode-se afirmar, com base nos planos de contas das companhias, que o gasto adicional derivado do cumprimento de jornadas menos extensas pelos tripulantes não ultrapassará, grosso modo, um ou dois por cento do custo operacional, para o qual a despesa com pessoal, em sua totalidade (equipe de ar e de terra), contribui com não mais do que dez por cento (dados de 2008). Vale registrar que apenas a aquisição de combustível vem representando perto de quarenta por cento do custo operacional das empresas. Diante desse fato, a simples equalização da alíquota de ICMS cobrado sobre o QAV (querosene de aviação), que hoje tem no Estado de São Paulo, centro da aviação comercial, seu percentual mais elevado, já bastaria para compensar, com folga, qualquer despesa adicional decorrente de ajustes legais na jornada do trabalhador. De mais a mais, a instituição de condições mais apropriadas para o exercício da atividade, aproximando-o do ciclo biológico natural, produzirá efeito positivo no desempenho dos aeronautas, diminuindo erros no trabalho e o absentismo.

Não obstante concordar com a ideia trazida pelo nobre autor, de atualizar a Lei que, hoje, rege a profissão de aeronauta creio necessário promover profundas modificações na proposta original. Move-me tal intenção e abastece-me com conteúdo, o resultado dos debates levados a efeito na Audiência Pública aqui realizada, bem como proposta detalhada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA, a mim trazida e comigo debatida pelos integrantes daquela entidade.

Além das ideias contidas em referida proposta, identifico a necessidade de incluir, nos dispositivos do Projeto de Lei, importante excepcionalidade, que já está presente, em parte, na forma original da Lei: refiro-me ao tratamento diferenciado a ser dado à regulação da profissão dos aeronautas que atuam nos Serviços Aéreos Especializados, descritos no art. 201, do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), a seguir transcrito:

“Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;

III - publicidade aérea de qualquer natureza;

IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;

V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

VI - ensino e adestramento de pessoal de voo;

VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;

VIII- qualquer modalidade remunerada distinta do transporte público.“

Creio fundamental que se mantenha o caráter de excepcionalidade para os Serviços Aéreos Especializados, que devem ter tratamento próprio, que atenda à peculiaridade e às condições especiais em que são realizados. A própria OACI não regulamenta esse segmento, atendo-se à aviação comercial e de transporte de passageiros. Ratifica, assim, o caráter excepcional de que se reveste o serviço especializado, que deve ser submetido a regramento próprio.

E o mesmo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) em seu art. 202, consolida a excepcionalidade a um dos segmentos dos Serviços Especializados, ao remeter a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. O reconhecimento dessa especificidade é dado, também, pela existência de norma exclusiva da ANAC, o RBAC 137 – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 137, que trata das operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura.

Assim, é perfeitamente compreensível que o tratamento a ser dado à jornada de trabalho e a aspectos correlatos que envolvam os aeronautas que atuam nesses segmentos acima descritos, tais como aerofotogrametria, publicidade etc., seja tratado de forma diferenciada daquela que, de forma mais ou menos uniforme, rege a aviação regular de transporte de passageiros. A jornada de trabalho e os demais aspectos, no que concerne aos segmentos aqui apontados, devem seguir, obviamente, formas específicas de regulação, considerando-se a forma diferenciada de prestação dos serviços e as peculiaridades de cada atividade.

Parece-nos que as Convenções Coletivas de Trabalho seriam o melhor ponto de estabelecimento de normas, muito embora outras formas possam ser utilizadas. No entanto, tenho convicção que a Lei, por sua rigidez e uniformidade de tratamento, não é o melhor instrumento de normatização, neste caso.

Voltando à parte principal do Projeto de Lei, entendo mais conveniente, sob a ótica do aprimoramento da legislação aeroviária, no que

concerne à segurança do voo e do setor aeronáutico nacional e amparado pelos estudos científicos acerca dos riscos decorrentes da fadiga do trabalho, adotar a maior parte das propostas trazidas pelo SNA, não sem antes analisá-las à luz da conveniência para o setor aeronáutico nacional. Entendo que, assim, a Comissão de Viação e Transportes estará dando importante contribuição à atualização da Lei que rege a profissão do aeronauta, tornando-a contemporânea com os novos tempos, com as inovações ocorridas no campo da aeronáutica e, principalmente, com os estudos científicos sobre fadiga e comportamentos humanos em situações de estresse.

Em decorrência das inúmeras modificações que proponho, optei por oferecer Emenda Substitutiva Global ao Projeto de Lei.

No que se refere ao Projeto de Lei nº 7.564, de 2014, apensado, entendo que, a despeito da nobre intenção do autor, não merece prosperar, tendo em vista já estarmos propondo modificações de monta nos aspectos de remuneração e demais aspectos relativos à atuação dos aeronautas, além de julgarmos de difícil – senão impossível – aplicação prática a disposição nele contida. Julgamos que sua transformação em lei traria mais dificuldades e impasses de interpretação do que os potenciais benefícios propostos aos tripulantes.

Voto, assim, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.824, de 2012, na forma do Substitutivo que apresento e pela rejeição do Projeto de Lei nº 7.564, de 2014.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado **JOSÉ STÉDILE**
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.824, DE 2012

Dispõe sobre o exercício da profissão
do aeronauta e revoga a Lei nº 7.183, de 5
de abril de 1984.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
SEÇÃO I
DO AERONAUTA E DA SUA CLASSIFICAÇÃO

Art. 1º Esta lei regula o exercício das profissões de pilotos, comissários de voo e mecânicos de voo.

Art. 2º O trabalhador, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular e mediante contrato de trabalho, tem a designação de tripulante.

Art. 3º O tripulante que se deslocar a serviço do empregador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo de aeronave, tem a designação de tripulante extra a serviço.

Parágrafo único. O tripulante extra a serviço será considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites da jornada de trabalho, alimentação, repouso e remuneração.

Art. 4º Entende-se como tripulantes técnicos, os pilotos e mecânicos de voo e por tripulantes de cabine, os comissários de voo.

Art. 5º Os tripulantes técnicos e de cabine são profissionais devidamente habilitados pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira para o exercício de atividade a bordo de aeronave civil, mediante contrato de trabalho.

§ 1º Esta lei aplica-se aos tripulantes técnicos e de cabine que exerçam suas funções nas seguintes atividades:

I - em empresas de aviação regular;

II - nos serviços de táxi aéreo;

III - em escolas de aviação civil ou Aeroclubes, na função de instrutores de voo;

IV - nos Serviços Aéreos Especializados (SAE), abrangendo os seguintes serviços:

a) aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

b) prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo;

c) publicidade aérea de qualquer natureza;

d) fomento ou proteção da agricultura ou do meio ambiente;

e) saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica.

V - em serviços privados, tripulando aeronaves da categoria administrativa, da indústria, comércio ou quando contratados em aeronaves particulares.

VI - em serviços de transporte exclusivo de cargas.

Art. 6º Esta lei aplica-se aos tripulantes técnicos e de cabine que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Art. 7º O exercício das profissões de piloto, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta Lei, é privativo de brasileiros.

§ 1º As empresas brasileiras que operam em linhas internacionais poderão utilizar comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da aeronave.

§ 2º Todas as empresas nacionais ou estrangeiras, operando voos domésticos em território brasileiro, terão obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

Art. 8º São tripulantes técnicos:

I - **COMANDANTE**: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui.

II - **COPILOTO**: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave; e

III - **MECÂNICO DE VOO**: auxiliar do comandante, encarregado da operação e

controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave.

Parágrafo único. O Comandante de empresa aérea regular ou de taxi aéreo poderá exercer função de instrutor e/ou checador na empresa contratante, desde que habilitado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

Art. 9º São tripulantes de cabine:

I – o COMISSÁRIO, que é o auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante;

II - os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, e demais profissionais que exerçam atividade remunerada a bordo de aeronaves.

Art. 10. A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local.

Parágrafo único. A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao comissário quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

SEÇÃO II

DAS TRIPULAÇÕES

Art. 11. Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 12. Uma tripulação poderá ser: mínima, simples, composta e de revezamento.

Art. 13. Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, sendo permitida sua utilização em voos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 14. Tripulação simples é a constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

Art. 15. Tripulação composta é a constituída, basicamente de uma tripulação

simples, acrescida de um piloto qualificado em nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

Art. 16. Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado em nível de piloto em comando, um copiloto, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.

Art. 17. Aos tripulantes compondo tripulações compostas ou de revezamento, será assegurado descanso em acomodações de categoria 1 (um), 2 (dois) ou 3 (três), em número de assentos ou compartimentos que assegurem no mínimo 90 (noventa) minutos de descanso nas tripulações compostas e 120 minutos nas tripulações de revezamento.

§ 1º Constituem:

I - Descanso categoria 1 (um): acomodações adequadas para o descanso horizontal. Entende-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados do contato com passageiros, por meio de portas e paredes, que deverão propiciar ausência de ruídos e luminosidade proveniente da cabine de passageiros, bem como total privacidade aos tripulantes durante o seu descanso.

II - Descanso categoria 2 (dois): acomodações similares à classe executiva de passageiros, estando o assento fora da cabine de comando e separado das poltronas de passageiros, por no mínimo, uma cortina escura, não podendo ser localizada na mesma fileira das poltronas destinadas aos passageiros, ou próxima aos toaletes e áreas de serviço ou manejo de alimentos, com as seguintes medidas mínimas:

- a) mínimo 45º (quarenta e cinco graus) de reclinção em relação ao eixo vertical;
- b) largura de no mínimo 55 (cinquenta e cinco) polegadas;
- c) distância entre poltronas de no mínimo 20 (vinte) polegadas; e
- d) suporte para descanso das pernas e dos pés.

III - descanso categoria 3 (três): acomodação com assento fora da cabine de comando e separado das poltronas de passageiros, por no mínimo uma cortina escura, constando de poltrona com reclinção mínima de 30º (trinta graus) em relação ao eixo vertical e suporte para descanso das pernas e dos pés e não poderá ser localizada próxima aos toaletes e aéreas de serviço ou manejo de alimentos.

§ 2º O descanso categoria 3 (três) somente poderá ser aplicado em aeronaves com apenas 1 (um) corredor.

§ 3º Aos tripulantes técnicos, será garantido descanso categoria 1 (um) em aeronaves com 2 (dois) ou mais corredores.

§ 4º Em aeronaves que não dispuserem de descanso categoria 1, será permitido o descanso categoria 2, desde que em poltrona horizontal.

§ 5º Aos tripulantes definidos no inciso II, § 1º do Art. 5º desta Lei, efetuando voos com tripulação composta, serão asseguradas poltronas reclináveis para o descanso, localizadas fora da cabine de comando da aeronave.

§ 6º Aos tripulantes de cabine, realizando voos em tripulações compostas ou de revezamento, será assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes de cabine que compõem a tripulação, com aproximação para o inteiro superior.

Art. 18. A Autoridade de Aviação Civil Brasileira, considerando o interesse da segurança de voo, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida poderá determinar a composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias para a realização do voo.

Art. 19. As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em voos internacionais, mediante prévia programação.

§ 1º Uma tripulação composta poderá ser utilizada em voos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados.

§ 2º Os tripulantes definidos no inciso II, § 1º do artigo 5º desta lei, poderão efetuar voos domésticos com tripulação composta, quando transportando enfermo ou órgãos para transplante.

Art. 20. Um tipo de tripulação só poderá ser alterado no início da jornada do voo.

CAPÍTULO II

DO REGIME DE TRABALHO

SEÇÃO I

DA ESCALA DE SERVIÇO

Art. 21. A determinação para a prestação de serviço dos tripulantes, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:

I – mediante escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados com treinamento e verificação de proficiência técnica;

II – mediante escala, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias.

§ 1º Os tripulantes definidos pelos incisos II e V do § 1º do art. 5º desta Lei, terão suas escalas de prestação de serviço divulgadas com antecedência mínima de 2 (dois) dias, antes do início de cada semana.

§ 2º A folga consecutiva prevista no art. 60 desta Lei, deverá ser divulgada com antecedência mínima de dois dias antes do início do mês subsequente.

§ 3º Os tripulantes definidos pelo inciso III, § 1º do art. 5º desta Lei, terão sua escala de prestação de serviço divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias, antes do início de cada mês.

§ 4º Na escala de serviço constará o período em que o instrutor estará disponível para prestação das suas atividades.

Art. 22. Os tripulantes definidos pelo inciso I do § 1º do art. 5º desta Lei terão em suas escalas planejadas, um período máximo de 4 (quatro) horas de tempo em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada.

Art. 23. Os tripulantes definidos pelo inciso I e VI do § 1º do art. 5º desta Lei terão as escalas de voos planejadas e executadas com base nos conceitos de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana recomendados pela Organização de Aviação Civil Internacional - OACI.

§ 1º As empresas aéreas comerciais que possuírem um Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana aprovado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, respeitarão os seguintes limites nas programações de voo de seus tripulantes:

I - em aeronaves turboélice, no período de 30/365 dias: 100/1000 horas;

II - em aeronaves a jato, no período de 30/365 dias: 90/900 horas;

III - máximo de duas madrugadas consecutivas previstas na escala de trabalho;

IV - máximo de três madrugadas a cada período de 168 (cento e sessenta e oito) horas; e

V – o disposto no inciso anterior não se aplica aos tripulantes definidos pelo inciso VI do §1º do art. 5º desta Lei, que terão limite máximo de 4 (quatro) madrugadas a cada período de 168 (cento e sessenta e oito) horas.

§ 2º Os tripulantes definidos no inciso I e VI do § 1º do art. 5º desta Lei, que operarem em empresas que não possuam Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana aprovado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira,

e que tiverem sua jornada de trabalho transcorrida, total ou parcialmente, entre as 23:00 horas (local) e 06:59 horas (local), não poderão ser escalados para a programação subsequente nesse mesmo período, sendo permitida a programação de no máximo 2 (duas) madrugadas de voos, nunca consecutivas, no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas.

§ 3º A implantação, gerenciamento e fiscalização dos Programas de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana serão definidos pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira em normativo próprio e em conjunto com Comitê Assessor formado por representantes da entidade de classe trabalhadora, entidade patronal e especialistas convidados, na forma disposta no Regulamento.

§ 4º Este artigo entrará em vigor 6 (seis) meses após a publicação da normativa da Autoridade de Aviação Civil Brasileira ou 12 (doze) meses após a publicação desta lei, o que ocorrer primeiro.

Art. 24. Entende-se como madrugada, para efeitos desta lei, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre as 23:00 horas (local) e as 06:59 horas (local).

Art. 25. É de responsabilidade do empregador o custeio dos Certificados de Habilitação Técnica (CHT) de seus tripulantes, e responsabilidade do tripulante manter em dia seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA), como estabelecidos na legislação em vigor, cabendo ao empregador o controle das respectivas datas de vencimento, a fim de que sejam programadas, na escala de serviço do tripulante, as datas para execução dos respectivos exames.

Parágrafo único. Cabe ao empregador o ônus do pagamento ou reembolso dos valores pagos pelo tripulante, inclusive exames complementares, relativos à revalidação do Certificado Médico Aeronáutico (CMA), Certificado de Habilitação Técnica (CHT), exames de proficiência linguística e eventuais taxas com documentos necessários à execução de suas funções contratuais.

Art. 26. As disposições constantes nesta Seção não se aplicam aos aeronautas que operam nos Serviços Aéreos Especializados, cujo serviço caracteriza-se como externo, nos termos do disposto no art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho.

SEÇÃO II

DA JORNADA DE TRABALHO

Art. 27. Jornada é 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.

§ 1º A jornada na base contratual será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.

§ 2º Fora da base contratual, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores deste artigo, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo para operações domésticas e 60 (sessenta) minutos da hora prevista para o início do voo para operações internacionais.

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores quando em operações domésticas e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada dos motores quando em operações internacionais.

Art. 28. Os tripulantes definidos pelo inciso I e VI do § 1º do art. 5º desta Lei, nos casos onde a base contratual for situada em município ou conurbação urbana dotada de dois ou mais aeroportos a uma distância inferior a 50 (cinquenta) quilômetros, terão um aeroporto definido como base contratual pelo empregador.

§ 1º No caso de apresentação ou término de voo em aeroporto diferente do definido como base contratual, deverá o empregador disponibilizar transporte gratuito entre os aeroportos para o deslocamento dos tripulantes em intervalos de no máximo 1 (uma) hora.

§ 2º No caso de viagem que tenha seu início em aeroporto diferente do indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que antecede a jornada será acrescido em no mínimo 2 (duas) horas.

§ 3º No caso de viagem que termine no aeroporto que não o indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido em no mínimo 2 (duas) horas.

§ 4º No caso de viagem que termine no aeroporto que não o indicado como base contratual, com a próxima viagem programada para ter início em aeroporto diferente do indicado como base contratual do tripulante, o repouso mínimo será acrescido de no mínimo 4 (quatro) horas.

Art. 29. Será fornecido transporte gratuito aos tripulantes definidos pelo inciso I e VI do § 1º do art. 5º desta Lei, sempre que iniciarem a programação de voo em aeroporto distante mais de 50 (cinquenta) quilômetros do aeroporto indicado como base contratual, sendo o tempo de deslocamento remunerado nas mesmas bases da hora de reserva e a jornada de trabalho computada a partir do horário de saída da base contratual.

Art. 30. Para os fins desta Lei, os tripulantes definidos pelo inciso I e VI do § 1º do art. 5º desta lei, em deslocamento entre o local de repouso e o local da

apresentação, fora da base contratual e em condução fornecida pela empresa, terão o tempo superior a 60 (sessenta) minutos computado como jornada de trabalho.

Art. 31. Em caso de interrupção de jornadas, os tripulantes definidos pelos incisos II e V do § 1º do art. 5º desta Lei poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:

I - 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 empregador um local para descanso, separado do público, com controle de temperatura e luminosidade;

II - quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 6 (seis) horas e inferior a 10 (dez) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador quartos individuais, com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído, controle de temperatura e luminosidade.

Art. 32. Os tripulantes definidos pelo inciso I e VI do § 1º do art. 5º desta Lei, quando em tripulação mínima ou simples, terão suas jornadas de trabalho computadas respeitando os seguintes critérios:

I - Os operadores que não possuam Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana homologado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, respeitarão os seguintes limites diários de jornada de trabalho e horas de voo para tripulações mínima ou simples:

Horário de Apresentação	Número de Etapas			
	Jornada de trabalho (horas de voo)			
00:00-23:59	Até 2	3	4	5 ou +
	9 (7)	9 (7)	9 (7)	8 (7)

II - Os operadores que possuam Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana homologado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, respeitarão os seguintes limites de jornada de trabalho e horas de voo para tripulações mínima ou simples:

Hora de Apresentação	Número de Etapas					
	Jornada de trabalho (horas de voo)					
	Até 2	3	4	5	6	7 ou +

06:00 – 06:59	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
07:00 – 08:59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)
09:00 – 10:59	12 (9,5)	12 (9,5)	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	11 (9)
11:00 – 13:59	12 (9,5)	12 (9)	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)
14:00 – 14:59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)
15:00 – 15:59	11 (9)	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
16:00 – 22:59	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	8 (7)	8 (7)
23:00 – 05:59	10 (8)	9 (8)	9 (8)	8 (7)	8 (7)	8(7)

Art. 33. Os tripulantes definidos pelo inciso I e VI do § 1º do artigo 5º desta lei, quando em tripulação composta e de revezamento, terão suas jornadas de trabalho limitadas aos valores das tabelas abaixo, levando em consideração a categoria de descanso oferecida e a condição de aclimatação do tripulante.

§ 1º Entende-se por tripulante aclimatado, aquele cujo estado fisiológico e psicológico encontram-se adaptados às condições locais no que concerne à diferença entre o horário local onde o tripulante finaliza sua jornada e o horário do local do início de sua jornada.

§ 2º São critérios para um tripulante ser considerado aclimatado:

I - quando na base contratual, no início da viagem, estar no mínimo há 36 (trinta e seis) horas ininterruptas livre de quaisquer obrigações com a empresa;

II - quando a diferença horária entre o local de início da jornada e o local de término da jornada for de até 2 (duas) horas;

III - quando a diferença horária entre o local de início da jornada e o local de término da jornada for maior do que 2 (duas) horas, e o repouso no novo destino for de até 36 (trinta e seis) horas; ou

IV - após o período de repouso mínimo previsto no art. 57 desta lei.

§ 3º Os seguintes limites de jornadas e horas de voo serão aplicados à tripulação composta aclimatada:

Hora de Apresentação	Número de Etapas		
	Jornada de trabalho (horas de voo)		
	Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3

07:00-08:59	15,5 (13,5)	14,5 (12,5)	13,5 (11,5)
09:00-10:59	16 (14)	15,5 (13,5)	15 (13)
11:00-13:59	15,5 (13,5)	15 (13)	13,5 (11,5)
14:00-15:59	15 (13)	13,5 (11,5)	12 (10)
16:00-06:59	14 (12)	12,5 (10,5)	11 (9)

§ 4º Os seguintes limites de jornadas e horas de voo serão aplicados à tripulação composta não aclimatada:

Tempo de descanso antes do início jornada	Jornada de Trabalho (horas de voo)		
	Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3
< 30 horas	14 (12)	12,5 (10,5)	11 (9)
> 30 horas	15 (13)	13,5 (11,5)	13 (11)

§ 5º Os seguintes limites de jornadas e horas de voo serão aplicados à tripulação de revezamento aclimatada:

Hora da Apresentação	Jornada de trabalho (horas de voo)	
	Categoria 1	Categoria 2
07:00-08:59	17,5 (15,5)	16 (14)
09:00-10:59	18 (16)	17 (15)
11:00-13:59	17,5 (15,5)	16 (14)
14:00-15:59	16,5 (14,5)	15 (13)
16:00-06:59	16,5 (14)	13,5 (11,5)

§ 6º Os seguintes limites de jornadas e horas de voo serão aplicados à tripulação de revezamento não aclimatada:

Tempo de Descanso antes do início Jornada	Jornada de Trabalho (hora de voo)

	Categoria 1	Categoria 2
< 30 Horas	16,5 (14,5)	13,5 (11,5)
> 30 Horas	16,5 (14,5)	15 (13)

§ 7º Até que o Art. 23 desta Lei comece a vigorar, serão respeitados os seguintes limites:

I - de jornada de trabalho:

- a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
- c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

II - de horas de voo:

- a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo, na hipótese de integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- b) 12 (doze) horas de voo, na hipótese de integrante de uma tripulação composta;
- c) 15 (quinze) horas de voo, na hipótese de integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 8º Operações especiais e diferenciadas, que possivelmente extrapolem os limites previstos nesta lei, poderão ser aprovadas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, desde que validadas pelo Comitê formado em consonância com o § 3º do art. 23 desta lei.

Art. 34. Os tripulantes definidos pelo inciso II, III e V do §1º do art. 5º desta Lei, terão a duração da jornada de trabalho limitada a:

- I - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- II - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
- III - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

Parágrafo único. Os tripulantes definidos pelo inciso III do §1º do art. 5º desta Lei, terão as horas de aulas teóricas ministradas em solo contabilizadas como jornada de trabalho.

Art. 35. Os tripulantes definidos pelo inciso II, III e V, § 1º do Art. 5º desta Lei, terão para todos os efeitos, a hora de trabalho noturna computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 36. Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, e nos seguintes casos:

I - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

II - espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; ou

III - por imperiosa necessidade, entendida como consequência de eventos meteorológicos ou catástrofes, hipótese que não se configura nos casos de falha ou falta administrativa, em razão da escala, de atrasos ou cancelamentos de voos.

§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, no máximo em 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, submeterá à apreciação da Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

§ 2º O tempo excedente aos limites da jornada de trabalho será remunerado como hora de voo em dobro e o repouso mínimo da tripulação acrescido de duas (2) horas.

Art. 37. Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

Art. 38. Os tripulantes definidos nos incisos II e V do § 1º do art. 5º desta Lei, quando operando aeronaves de asa rotativa, poderão ter a duração da jornada acrescida de até 1 (uma) hora para atender, exclusivamente, a trabalhos de manutenção.

Art. 39. Os tripulantes definidos no inciso III do § 1º do art. 5º desta Lei, poderão ter os limites de jornada ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, e nos seguintes casos:

I - manutenção não programada da aeronave, fora da base contratual, quando se tratar de voo de navegação; ou

II - espera demasiadamente longa por condições meteorológicas desfavoráveis, quando fora da base contratual e em voo de retorno à mesma.

Art. 40. A duração do trabalho do tripulante, computados os tempos de voo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 (um terço) do sobreaviso, assim como o tempo do deslocamento, como tripulante extra a serviço, para assumir voo ou retornar à base após o voo e os tempos de treinamento em simulador, cursos online, treinamentos e reuniões não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

§ 1º Os tripulantes definidos pelo inciso II e V do § 1º do art. 5º desta Lei, terão como período máximo de trabalho consecutivo de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso a ela.

§ 2º Aos tripulantes definidos pelo inciso II e V do § 1º do art. 5º desta Lei, o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias.

§ 3º Os tripulantes referidos no inciso II do § 1º do art. 5º, quando operando aeronaves de asa rotativa exclusivamente no atendimento de plataformas marítimas, terão a jornada semanal máxima de 60 horas.

Art. 41. As disposições constantes nesta Seção não se aplicam aos aeronautas que operam nos Serviços Aéreos Especializados, cujo serviço caracteriza-se como externo, nos termos do disposto no art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho.

SEÇÃO III

DO SOBREAVISO E RESERVA

Art. 42. Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 6 (seis) 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 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Os tripulantes definidos pelo inciso I e VI do § 1º do art. 5º desta Lei, quando a base contratual for situada em conurbação urbana dotada de dois ou mais aeroportos, terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 2º Os tripulantes definidos pelo inciso I e VI do § 1º do art. 5º desta lei, quando comunicados de nova tarefa, tendo cumprido mais de 6 (seis) horas de sobreaviso, terão a jornada de trabalho a ser cumprida reduzida em 1/3 (um terço) do tempo de sobreaviso excedente à sexta hora.

§ 3º Para efeito de remuneração, as horas de sobreaviso serão pagas:

I - como horas de voo, à base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal; e

II – quando convocado para nova tarefa, considerando-se o período de tempo entre o início do sobreaviso e o horário da apresentação do tripulante no local estipulado pelo empregador.

§ 4º Caso o tripulante não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de descanso mínimo regulamentar deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.

§ 5º Os tripulantes definidos pelos incisos II, III e V do § 1º do art. 5º desta Lei, terão descanso mínimo de 8 (oito) horas antes de uma nova tarefa, quando não acionados em sobreaviso.

§ 6º Os tripulantes definidos pelos incisos I e VI do § 1º do artigo 5º desta lei, terão os sobreavisos limitados a 2 (dois) semanais ou 8 (oito) mensais.

Art. 43. Sobreaviso Longo (SAL) é o período de tempo nunca inferior a 30 (trinta) minutos 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 pelo empregador, no prazo mínimo de 24 (vinte e quatro) horas, após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Para efeito de remuneração, o Sobreaviso Longo (SAL) será o período de tempo publicado em escala, não sendo estendido até o horário da apresentação e será pago como hora de voo à base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal.

§ 2º Caso o tripulante não seja acionado para uma tarefa durante o período de Sobreaviso Longo (SAL), o tempo de descanso mínimo regulamentar deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.

Art. 44. Reserva é o período de tempo em que o tripulante permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

§ 1º Para efeito de remuneração, as horas de reserva serão pagas nas mesmas bases da hora de voo.

§ 2º Os tripulantes definidos pelos incisos I e VI do § 1º do art. 5º desta lei terão um período mínimo de 03 (três) horas e um máximo 06 (seis) horas de reserva.

§ 3º Os tripulantes definidos pelos incisos II e V do § 1º do art. 5º desta lei terão um período mínimo de 03 (três) horas e um máximo 10 (dez) horas de reserva.

§ 4º Prevista a reserva, por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar aos tripulantes acomodações adequadas para o descanso.

§ 5º Entende-se por acomodações adequadas, poltronas em sala específica climatizada, em local diferente do destinado à apresentação das tripulações.

§ 6º Para efeito de remuneração, quando acionado em reserva para assumir programação de voo, será considerado tempo de reserva o período compreendido entre o início da reserva e o início do voo.

Art. 45. As disposições constantes nesta Seção não se aplicam aos aeronautas que operam nos Serviços Aéreos Especializados, cujo serviço caracteriza-se como externo, nos termos do disposto no art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho.

SEÇÃO IV

DAS VIAGENS

Art. 46. Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o regresso à mesma.

§ 1º Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.

§ 2º Os tripulantes definidos pelos incisos I e VI do § 1º do art. 5º desta lei poderão cumprir uma combinação de voos, passando por sua base contratual, sem serem dispensados do serviço, desde que a programação obedeça à escala previamente publicada, respeitadas as limitações estabelecidas nesta Lei.

§ 3º Poderá o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo, quando fora da base contratual, para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, respeitadas as demais disposições desta Lei.

§ 4º Não poderá o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo ou qualquer outra atividade, quando retornando à base contratual, ao final da viagem.

§ 5º As disposições constantes deste Artigo não se aplicam aos aeronautas que operam nos Serviços Aéreos Especializados, cujo serviço caracteriza-se como externo, nos termos do disposto no art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho.

SEÇÃO V

DOS LIMITES DE VOO E DE POUSOS

Art. 47. Denomina-se "hora de voo" ou "tempo de voo" 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 ou se efetua o "corte" dos

motores, ao término do voo (calço-a-calço).

Art. 48. Os tripulantes definidos pelos incisos I e VI do § 1º do art. 5º desta lei terão os limites de horas de voo conforme definidos nas tabelas de jornada dos art. 32 e 33 desta lei.

Art. 49. Os tripulantes definidos pelos incisos I e VI do § 1º do art. 5º desta lei respeitarão o limite de 5 (cinco) pousos por jornada.

§ 1º O número de pousos poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador, desde que o repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas.

§ 2º Em caso de desvio para alternativa, será permitido o acréscimo de 1 (um) pouso aos limites estabelecidos neste artigo.

Art. 50. Os tripulantes definidos pelos incisos I e VI do § 1º do art. 5º desta lei que operam aeronaves convencionais e turboélice no transporte aéreo regional, respeitarão o limite de 7 (sete) pousos por jornada.

§ 1º O número de pousos poderá ser estendido a 8 (oito), a critério do empregador, desde que o repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas.

§ 2º Em caso de desvio para alternativa, será permitido o acréscimo de 1 (um) pouso aos limites estabelecidos neste artigo.

Art. 51. Os tripulantes definidos nos incisos II, III, IV e V, § 1º do art. 5º desta lei não terão limite de número de pousos.

Art. 52. Os tripulantes definidos pelos incisos II, III e V do § 1º do art. 5º desta lei terão os seguintes limites de voo permitidos para uma jornada:

I - 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

II - 12 (doze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação composta;

III - 15 (quinze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e

IV - 8 (oito) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

Art. 53. Para as empresas que não possuem um Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana em consonância com o art. 23 desta lei, os limites de horas de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês ou ano, respectivamente:

I - Horas de voo em aviões turbo hélice, no período de 30/365 dias: 90/900

horas;

II - Horas de voo em aviões a jato, no período de 30/365 dias: 85/850 horas;

III - Horas de voo em aviões convencionais, no período de 30/365 dias: 100/1000 horas; e

IV - Horas de voo em helicópteros, no período de 30/365 dias: 90/960 horas;

V - Horas de voo em aeronaves registradas na categoria de Serviço Aéreo Especializado: 150/1000 horas.

§ 1º Quando o tripulante tripular diferentes tipos de aeronave será observado o limite inferior.

Art. 54. As horas realizadas como tripulante extra a serviço serão computadas para os limites de jornada de trabalho diária, semanal e mensal, não sendo consideradas para os limites mensais de horas de voo.

SEÇÃO VI

DOS PERÍODOS DE REPOUSO

Art. 55. Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 56. São assegurados ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodações adequadas para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

§ 1º Entende-se por acomodações adequadas para repouso do tripulante, quarto individual com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle total de temperatura e luminosidade.

§ 2º 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.

Art. 57. O tempo mínimo de repouso terá a duração diretamente 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 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

III - 24 (vinte e quatro) horas de repouso após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Parágrafo único. O tempo mínimo em que o tripulante estará efetivamente hospedado, será o tempo de repouso descontado de 2 (duas) horas, contabilizado desde a chegada até a saída do hotel.

Art. 58. Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.

Art. 59. O tripulante poderá ser escalado de acordo com as tabelas de limites de jornadas de trabalho para tripulação composta e de revezamento aclimatada, conforme os §§ 3º e 5º do art. 33 desta Lei, desde que o tempo de adaptação local respeite o mínimo descrito na tabela abaixo:

Número de diferenças horárias entre o local de início e o local de término da jornada (em horas)	Período de adaptação para ser considerado aclimatado (em horas)	
	Oeste	Leste
2	24	30
3	36	45
4	48	60
5	48	60
6	48	60
7	72	90
8	72	90
9	72	90
10 ou mais	96	120

Parágrafo único. Para fins de aclimatação, o tempo de adaptação local é entendido como o período de tempo livre, no qual o tripulante está desobrigado de quaisquer obrigações para com o empregador e poderá ser a soma do período de repouso e da folga regulamentar, quando na base contratual, respeitando os demais dispositivos desta lei.

SEÇÃO VII

DA FOLGA PERIÓDICA

Art. 60. Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º A folga deverá ter início, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contados a partir da sua apresentação, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso, estando o período de repouso mínimo regulamentar contido nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas.

§ 2º No caso de voos internacionais de longo curso, que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no parágrafo anterior poderá ser ampliado em 24 (vinte e quatro) horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais 48 (quarenta e oito) horas de folga além das previstas no art. 61 desta lei.

Art. 61. Os tripulantes definidos pelo inciso I do § 1º do art. 5º desta lei terão número de folgas não inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, devendo ainda, pelo menos 2 (dois) destes períodos, compreender um sábado e um domingo consecutivos.

Parágrafo único. Nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro serão permitidos número de folgas com limite mínimo de 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 62. Os tripulantes definidos pelo inciso VI do § 1º do art. 5º desta lei terão número de folgas não inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, devendo ainda, pelo menos 2 (dois) destes períodos, compreender um sábado e um domingo consecutivos.

Parágrafo único. Em 4 (quatro) meses do ano, facultado ao empregador, serão permitidos número de folgas com limite mínimo de 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 63. Os tripulantes definidos pelos incisos II, III e V do § 1º do art. 5º desta lei terão número de folgas não inferior a 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, devendo ainda, pelo menos um destes incluir um sábado e um domingo consecutivos.

§ 1º No mês de fevereiro será permitido número de folgas com limite mínimo de 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

§ 2º No mês em que o tripulante realizar a renovação do Certificado de Habilitação Técnica, desde que o treinamento seja ministrado fora do Brasil, será permitido número de folgas com limite mínimo de 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 64. A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada e seu horário será definido em escala previamente publicada.

Art. 65. Uma folga simples, entendida como a folga de um único período de 24 horas, deverá obrigatoriamente englobar 2 (duas) noites locais, limitada a 2 (duas) por mês, não consecutivas e com a apresentação para a jornada seguinte ocorrendo após as 10:00 (dez) horas do horário local.

Parágrafo único. Entende-se como "noite local" o período consecutivo de 8 (oito) horas na base contratual, entre as 22:00 horas (local) as 08:00 horas (local).

Art. 66. Quando o tripulante for designado para curso fora da base contratual, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base contratual.

§ 1º 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.

§ 2º Após o retorno do treinamento, a cada duas folgas fora da base contratual, uma deverá ser fornecida ao tripulante na sua base contratual.

Art. 67. As disposições constantes nesta Seção não se aplicam aos aeronautas que operam nos Serviços Aéreos Especializados, cujo serviço caracteriza-se como externo, nos termos do disposto no art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho.

CAPÍTULO III

DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES

SEÇÃO I

DA REMUNERAÇÃO

Art. 68. Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do tripulante corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa.

Parágrafo único. Não se consideram integrantes da remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajudas de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte, nos termos do artigo 457, § 2^a, da CLT.

Art. 69. Na hipótese de adoção de parcela variável como parte integrante da remuneração, será vedada a adoção de outro critério que não vinculado às horas trabalhadas e/ou de voo.

Parágrafo único. Excetuam-se das disposições do *caput* os tripulantes descritos na alínea *d*, do inciso IV do § 1º do art. 5º desta lei, cuja remuneração poderá prever participação em resultados, calculada sobre o faturamento bruto atribuído à aeronave sob seu comando, conforme convenção coletiva de trabalho, não ficando a remuneração restrita ao pagamento por hora de voo efetuada.

Art. 70. O tempo despendido pelo tripulante em treinamentos, instrução, cursos *on line*, simuladores e reuniões programados em escala ou mediante convocação, será remunerado nas mesmas bases da hora de reserva.

Art. 71. As empresas pagarão a remuneração correspondente ao trabalho não realizado quando o tripulante não exercer sua atividade prevista, por motivo alheio à sua vontade, se outra equivalente não lhe for atribuída no lugar daquela não realizada dentro do mesmo dia produtivo.

Art. 72. O período de tempo, quando em solo entre etapas de voo numa mesma jornada, será remunerado à base de 50% da hora de voo normal.

Art. 73. A remuneração da hora de voo noturno, assim como as horas de voo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.

§ 1º Considera-se voo noturno o realizado entre as 18:00 (dezoito) horas de um dia e as 06:00 (seis) horas do dia seguinte, computadas em horário local.

§ 2º A hora de voo noturno para efeito de remuneração é contada à razão de 52'30" (cinquenta e dois minutos e trinta segundos).

Art. 74. As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

SEÇÃO II

DA ALIMENTAÇÃO

Art. 75. Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação aquecida, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e Emprego e da Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

§ 1º O tripulante extra a serviço terá direito à alimentação.

§ 2º Quando em terra, a alimentação assegurada ao tripulante deverá ter a duração mínima de 45 (quarenta e cinco) minutos e a máxima de 60 (sessenta) minutos;

§ 3º Quando em voo, a alimentação será servida em intervalos máximos de 4 (quatro) horas.

Art. 76. Para tripulante de helicópteros a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60 (sessenta) minutos, período este que não será computado na jornada de trabalho.

Art. 77. Nos voos realizados no período compreendido entre as 22:00 (vinte e duas) horas de um dia às 06:00 (seis) horas do dia seguinte, deverá ser servida uma refeição, se a duração do voo for igual ou superior a 3 (três) horas.

Art. 78. É assegurada alimentação ao tripulante na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento, entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas, com duração de 60 (sessenta) minutos.

§ 1º Os intervalos para alimentação não serão computados na duração da jornada de trabalho.

§ 2º Os intervalos para alimentação de que trata este artigo não serão observados, na hipótese de programação de treinamento em simulador.

SEÇÃO III

DA ASSISTÊNCIA MÉDICA

Art. 79. Ao tripulante em serviço fora da base contratual, o empregador deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.

Parágrafo único. Serão de responsabilidade do empregador, todos os custos referentes à remoção, transporte, medicação e atendimento médico.

SEÇÃO IV

DO UNIFORME

Art. 80. O tripulante 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.

SEÇÃO V

DAS FÉRIAS

Art. 81. As férias anuais do tripulante serão de 30 (trinta) dias consecutivos.

Art. 82. A concessão de férias será participada ao tripulante, por escrito, com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 83. A empresa manterá atualizado um quadro de concessão de férias, devendo haver rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

Art. 84. Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não poderão se converter em abono pecuniário.

CAPÍTULO IV

DAS TRANSFERÊNCIAS

Art. 85. Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do tripulante a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviço.

§ 1º Entende-se como:

I - transferência provisória, o deslocamento do tripulante de sua base, por período mínimo de 30 (trinta) dias e não superior a 120 (cento e vinte) dias, para prestação de serviços temporários, sem mudança de domicílio, à qual retorna tão logo cesse a incumbência que lhe foi atribuída; e

II - transferência permanente, o deslocamento do tripulante de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.

§ 2º O interstício entre transferências provisórias será de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) dias.

§ 3º O interstício entre transferências permanentes será de, no mínimo, 2 (dois) anos.

§ 4º Na transferência provisória serão assegurados aos tripulantes acomodações, alimentação e transporte a serviço e, ainda, transporte aéreo de ida e volta, e, no regresso, uma licença remunerada de 2 (dois) dias para o primeiro mês, mais 1 (um) dia para cada mês ou fração subsequente, sendo que no mínimo 2 (dois) dias não deverão coincidir com o sábado, domingo ou feriado

§ 5º Na transferência permanente serão assegurados ao tripulante pela empresa:

I - ajuda de custo, para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a quatro vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual multiplicada pela média do correspondente trabalho, em horas de voo, nos últimos 12 (doze) meses;

II - o transporte aéreo para si e seus dependentes;

III - a translação da respectiva bagagem; e

IV - dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 8 (oito) dias, a ser fixado por sua opção, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à sua chegada à nova base.

§ 6º Na forma que dispuser o regulamento desta Lei, poderá ser a transferência provisória transformada em transferência permanente.

Art. 86. O tripulante deverá ser notificado pelo empregador com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias na transferência permanente e 15 (quinze) dias na provisória.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 87. Além dos casos previstos nesta lei, as responsabilidades dos tripulantes são definidas no Código Brasileiro de Aeronáutica, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, nos acordos

e convenções internacionais.

Art. 88. Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativas, da indústria, comércio ou de uso privado, ficam equiparados aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi aéreo, para todos os efeitos.

Art. 89. Fica revogada a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

Art. 90. Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado **JOSÉ STÉDILE**

Relator