



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.824-A, 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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição do de nº 7.564/2014, apensado (relator: DEP. JOSÉ STÉDILE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

- I – Projeto inicial
- II – Projeto apensado: 7564/14
- III – Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Substitutivo oferecido pelo relator
 - Parecer da Comissão
 - Substitutivo adotado pela Comissão

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.....

*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 subseqüentes, 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	Jornada Permitida	
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						
	1	2	3	4	5	6	
06:00-07:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:15	Jornada permitida
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 influencia 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 adequa 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 inacreditavelmente 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 07 de dezembro de 2012.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
PP/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 7.183, DE 5 DE ABRIL DE 1984

Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA ,
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção II Das Tripulações

Art. 12. Tripulação composta é a constituída, basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

Parágrafo único. Aos tripulantes acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, poltronas reclináveis.

Art. 13. Tripulação de revezamento é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado a nível de piloto em comando um co-piloto, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o e exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.

Parágrafo único. Aos pilotos e mecânicos de vôo acrescidos à tripulação simples serão asseguradas pelo empregador, acomodações para o descanso horizontal e para os comissários, número de assentos reclináveis igual à metade do seu número com aproximação para o inteiro superior.

Art. 14. O órgão competente do Ministério da Aeronáutica, considerando o interesse da segurança de vôo, as características da rota e do vôo, e a programação a ser cumprida, poderá determinar a composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias.

Art. 15. As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em vôos internacionais e nas seguintes hipóteses:

- a) - mediante programação;
- b) - para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas ou por trabalhos de manutenção; e
- c) - em situações excepcionais, mediante autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. Uma tripulação composta poderá ser utilizada em vôos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção.

Art. 16. Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do vôo e até o limite de 3 (três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.

Parágrafo único. A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora da apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

CAPÍTULO II DO REGIME DE TRABALHO

Seção I

Da Escala de Serviço

Art. 17. A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:

- a) - por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;
- b) - por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os vôos de horário, serviços de reserva, sobre aviso e folga; e
- c) - mediante convocação, por necessidade de serviço.

Art. 18. A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

Art. 19. É de responsabilidade do aeronauta manter em dia seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física estabelecidos na legislação em vigor, cabendo-lhe informar ao serviço de escala, com antecedência de 30 (trinta) dias, as respectivas datas de vencimento, a fim de que lhe seja possibilitada a execução dos respectivos exames.

Seção II

Da Jornada de Trabalho

Art. 20. Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e hora em que o mesmo é encerrado.

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

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

§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do vôo.

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Art. 21. A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

- 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.

§ 1º Nos vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea " a " do art. 29 desta Lei.

§ 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender, exclusivamente a trabalhos de manutenção.

Art. 22. Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos:

- a) - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
- b) - espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e
- c) - por imperiosa necessidade.

§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicado pelo comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 2º Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 23. A duração do trabalho do aeronauta, computados os tempos de vôo, 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, para assumir vôo ou retornar à base após o vôo e os tempos de adestramento em simulador, não excederá a 60 (sessenta) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

§ 1º O limite semanal estabelecido neste artigo não se aplica ao aeronauta que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei.

§ 2º O tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso ou da apresentação, e vice-versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, na base do aeronauta ou fora dela, não será computado como de trabalho para fins desta Lei.

Art. 24. Para o aeronauta pertencente a empresa de táxi aéreo ou serviços especializados, o período máximo de trabalho consecutivo será de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso à mesma, observado o disposto do art. 34 desta Lei.

Parágrafo único. O período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezessete) dias.

Seção III Do Sobreaviso e Reserva

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, até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º O número de sobreavisos que o aeronauta poderá concorrer não deverá exceder a 2 (dois) semanais ou 8 (oito) mensais.

§ 2º O número de sobreavisos estabelecidos no parágrafo anterior não se aplica aos aeronautas de empresas de táxi aéreo ou serviço especializado.

Art. 26. Reserva é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

§ 1º O período de reserva para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular não excederá de 6 (seis) horas.

§ 2º O período de reserva para aeronautas de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º Prevista a reserva, por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso.

Seção IV Das Viagens

Art. 27. 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 É facultado ao empregador fazer com que o tripulante cumpra uma combinação de vôos, passando por sua base, sem ser dispensado do serviço, desde que obedeça à programação prévia, observadas as limitações estabelecidas nesta Lei.

§ 3º Pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de vôo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem trazer prejuízo da sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.

Seção V Dos Limites de Vôo e de Pouso

Art. 28. Denomina-se "hora de vôo" ou "tempo de vôo" 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, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do vôo (calço-a-calço).

Art. 29. Os limites de vôo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

a) - 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de vôo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

b) - 12 (doze) horas de vôo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;

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

d) - 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, poderá ser estendido a 6 (seis) horas, 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 ", " b " e " c " deste artigo.

§ 3º As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turbo hélice poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos, aos limites estabelecidos neste artigo.

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

§ 5º O Ministério da Aeronáutica, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea " d " deste artigo.

Art. 30. Os limites de tempo de vôo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:

a) em aviões convencionais: 100 - 270 - 1000 horas;

b) em aviões turbo hélice: 100 - 255 - 935 horas;

c) em aviões à jato: 85 - 230 - 850 horas; e

d) em helicópteros: 90 - 260 - 960 horas.

§ 1º Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave será observado o menor limite.

§ 2º Os limites de tempo de vôo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em espaço inferior a 30 (trinta) dias serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.

Art. 31. As horas realizadas como tripulante extra serão computadas para os limites de jornada, semanais e mensais de trabalho, não sendo as mesmas consideradas para os limites de horas de vôo previstos no art. 30 desta Lei.

Seção VI Dos Períodos de Repouso

Art. 32. Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

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.

§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado ao aeronauta de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados quando o custeio do transporte e hospedagem, ou somente esta, for por elas ressarcido.

§ 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. 34. O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

a) - 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

b) - 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

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

Art. 35. Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.

Art. 36. Ocorrendo o regresso de viagem de uma tripulação simples entre 23:00 (vinte e três) e 06:00 (seis) horas, tendo havido pelo menos 3 (três) horas de jornada, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse espaço de tempo no período noturno subsequente.

Seção VII Da Folga Periódica

Art. 37. Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o aeronauta, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º A folga deverá ocorrer, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas à disposição do empregador, contado a partir da sua apresentação, observados os limites estabelecidos nos arts. 21 e 34 desta Lei.

§ 2º No caso de vôos internacionais de longo curso, que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no parágrafo anterior, poderá ser ampliado de 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. 34 desta Lei.

§ 3º A folga do tripulante que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei será igual ao período despendido no local da operação, menos 2 (dois) dias.

Art. 38. O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.

§ 1º Do número de folgas estipulado neste artigo, serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas devendo pelo menos um destes incluir um sábado ou um domingo.

§ 2º A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.

Art. 39. Quando o tripulante for designado para curso fora da base, 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.

Parágrafo único. 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.

CAPÍTULO III DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES

Seção I Da Remuneração

Art. 40. Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta 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 e ajudas de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte.

Art. 41. A remuneração da hora de vôo noturno, assim como as horas de vôo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.

§ 1º Considera-se vôo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.

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

Art. 42. As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

Seção II Da Alimentação

Art. 43. Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em vôo, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica.

§ 1º A alimentação assegurada ao tripulante deverá:

a) - quando em terra, ter a duração mínima de 45' (quarenta e cinco minutos) e a máxima de 60' (sessenta minutos); e

b) - quando em vôo, ser servida com intervalos máximos de 4 (quatro) horas.

§ 2º 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.

§ 3º Nos vôos realizados no período de 22:00 (vinte e duas) às 06:00 (seis) horas, deverá ser servida uma refeição se a duração do vôo for igual ou superior a 3 (três) horas.

Art. 44. É assegurada alimentação ao aeronauta 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. 45. Ao aeronauta em serviço fora da base contratual, a empresa deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.

Seção IV Do Uniforme

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.

Seção V
Das Férias

Art. 47. As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias.

Art. 48. A concessão de férias será participada ao aeronauta, por escrito, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.564, DE 2014
(Do Sr. Carlos Bezerra)

Acrescenta o art. 42-A à Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências, para dispor sobre a concessão de adicional de periculosidade para os tripulantes quando permanecerem dentro da aeronave durante o seu abastecimento.

DESPACHO:
APENSE-SE À (AO) PL-4824/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 42-A:

Art. 42-A. Quando obrigados a permanecer no interior da aeronave durante o seu abastecimento, os tripulantes farão jus ao adicional de periculosidade correspondente a 30% (trinta por cento) sobre o salário mensal fixo contratado.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

No fim do ano de 2013, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) editou Súmula com o seguinte teor:

SÚMULA Nº 447 ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. PERMANÊNCIA A BORDO DURANTE O ABASTECIMENTO DA AERONAVE. INDEVIDO. Res. 193/2013, DEJT divulgado em 13, 16 e 17.12.2013

Os tripulantes e demais empregados em serviços auxiliares de transporte aéreo que, no momento do abastecimento da aeronave, permanecem a bordo não têm direito ao adicional de periculosidade a que aludem o art. 193 da CLT e o Anexo 2, item 1, "c", da NR 16 do MTE.

Essa decisão objetivou, nos meios judiciais, por fim a uma controvérsia acerca do merecimento, ou não, da remuneração do adicional de periculosidade pela tripulação de aeronaves que permanece no interior destes equipamentos durante as paradas técnicas e abastecimentos. Como se vê, na redação da Súmula, o TST optou por considerar a inexistência de condições perigosas de trabalho.

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) trata o trabalho perigoso em seu artigo 193, que dispõe: "são consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou método de trabalho, impliquem o contato permanente com inflamáveis ou explosivos em condições de risco acentuado".

Com efeito, o TST posicionou-se no sentido de que o fato de a tripulação permanecer no interior da aeronave durante a operação de abastecimento não implica pagamento do adicional de periculosidade, vez que não se encontra na área de risco definida pela Norma Regulamentadora nº16 (NR 16) do Ministério do Trabalho e Emprego, que somente considera perigosa a atividade exercida pelos trabalhadores nos pontos de abastecimento da aeronave.

Entendeu-se, portanto, que, nessas circunstâncias, a tripulação não fica exposta ao risco acentuado a que se refere o artigo 193 da CLT.

Porém ousamos discordar do entendimento da Alta Corte Trabalhista, como muitos doutrinadores e magistrados que entendem que toda e

qualquer atividade exercida numa aeronave, ou próximo dela, é, por si só, perigosa, em virtude do volume de líquido inflamável armazenado. Somente isso já daria ensejo ao adicional de periculosidade.

Na verdade, **a NR 16 caracteriza como perigosas as atividades de produção, armazenagem e descarga de inflamáveis, de abastecimento de veículos, aviões e navios.** Dessa forma, o contato direto com substâncias perigosas não se dá somente pelo seu manuseio, mas também por exposição, o que efetivamente ocorre quando o empregado trabalha nos locais de abastecimento de aeronaves. Não há como negar, portanto, que o risco de incêndio ou explosão atinge não somente o empregado que esteja realizando o abastecimento das aeronaves, mas também aquele que está executando outras atividades no local.

Nesse aspecto, surpreendeu-nos a edição da Súmula 447 do TST que vinha julgando, com base na Súmula 364, que o adicional de periculosidade é devido, por exemplo, aos motoristas dos ônibus do aeroporto. Da mesma forma, esses trabalhadores não estão em contato direto com inflamáveis e o risco é, a rigor, o mesmo enfrentado pela tripulação, pelo fato de estarem em contato com o agente perigoso em tempo bastante reduzido.

Também em relação à questão do ambiente de risco, temos o disposto na Orientação Jurisprudencial nº. 385 da Seção de Dissídios Individuais-1, que consolida o entendimento de que, em **havendo armazenamento de grande volume de líquidos inflamáveis no interior de uma área de um prédio, todos que nela trabalham de forma não eventual estão sujeitos a condições perigosas de trabalho, portanto, merecedores do pagamento do adicional de periculosidade.**

Dessa forma, por acreditarmos que, sem a menor sombra de dúvida, a permanência desses profissionais a bordo da aeronave, durante o período de abastecimento, oferece risco acentuado para suas vidas, o que enseja o direito ao adicional de periculosidade, estamos apresentando o presente projeto de lei para que, enfim, não haja mais a possibilidade de interpretação diversa por parte do Poder Judiciário.

Isso posto, esperamos contar com o apoio dos nobres Colegas para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 14 de maio de 2014.

Deputado CARLOS BEZERRA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 7.183, DE 5 DE ABRIL DE 1984

Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA ,
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 42. As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

**Seção II
Da Alimentação**

Art. 43. Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em vôo, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica.

§ 1º A alimentação assegurada ao tripulante deverá:

a) - quando em terra, ter a duração mínima de 45' (quarenta e cinco minutos) e a máxima de 60' (sessenta minutos); e

b) - quando em vôo, ser servida com intervalos máximos de 4 (quatro) horas.

§ 2º 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.

§ 3º Nos vôos realizados no período de 22:00 (vinte e duas) às 06:00 (seis) horas, deverá ser servida uma refeição se a duração do vôo for igual ou superior a 3 (três) horas.

.....

.....

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....

**TÍTULO II
DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO**

.....

**CAPÍTULO V
DA SEGURANÇA E DA MEDICINA DO TRABALHO**
(Capítulo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977)

.....

Seção XIII
Das Atividades Insalubres ou Perigosas
(Vide art. 7º, XXIII da Constituição Federal de 1988)

Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a: [“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.740, de 8/12/2012](#)

I - inflamáveis, explosivos ou energia elétrica; [Inciso acrescido pela Lei nº 12.740, de 8/12/2012](#)

II - roubos ou outras espécies de violência física nas atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial. [Inciso acrescido pela Lei nº 12.740, de 8/12/2012](#)

§ 1º O trabalho em condições de periculosidade assegura ao empregado um adicional de 30% (trinta por cento) sobre o salário sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa.

§ 2º O empregado poderá optar pelo adicional de insalubridade que porventura lhe seja devido. [Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977](#)

§ 3º Serão descontados ou compensados do adicional outros da mesma natureza eventualmente já concedidos ao vigilante por meio de acordo coletivo. [Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.740, de 8/12/2012](#)

Art. 194. O direito do empregado ao adicional de insalubridade ou de periculosidade cessará com a eliminação do risco à sua saúde ou integridade física, nos termos desta Seção e das normas expedidas pelo Ministério do Trabalho. [Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977](#)

NORMA REGULAMENTADORA Nº 16

ATIVIDADES E OPERAÇÕES PERIGOSAS

16.1 São consideradas atividades e operações perigosas as constantes dos Anexos números 1 e 2 desta Norma Regulamentadora-NR.

16.2 O exercício de trabalho em condições de periculosidade assegura ao trabalhador a percepção de adicional de 30% (trinta por cento), incidente sobre o salário, sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios ou participação nos lucros da empresa.

16.2.1 O empregado poderá optar pelo adicional de insalubridade que porventura lhe seja devido.

16.3 É facultado às empresas e aos sindicatos das categorias profissionais interessadas requererem ao Ministério do Trabalho, através das Delegacias Regionais do Trabalho, a

realização de perícia em estabelecimento ou setor da empresa, com o objetivo de caracterizar e classificar ou determinar atividade perigosa.

16.4 O disposto no item 16.3 não prejudica a ação fiscalizadora do Ministério do Trabalho nem a realização ex-officio da perícia.

16.5 Para os fins desta Norma Regulamentadora - NR são consideradas atividades ou operações perigosas as executadas com explosivos sujeitos a:

- a) degradação química ou autocatalítica;
- b) ação de agentes exteriores, tais como, calor, umidade, faíscas, fogo, fenômenos sísmicos, choque e atritos.

16.6 As operações de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, em quaisquer vasilhames e a granel, são consideradas em condições de periculosidade, exclusão para o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 (duzentos) litros para os inflamáveis líquidos e 135 (cento e trinta e cinco) quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos.

16.6.1 As quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta Norma.

16.7 Para efeito desta Norma Regulamentadora considera-se líquido combustível todo aquele que possua ponto de fulgor maior que 60°C (sessenta graus Celsius) e inferior ou igual a 93°C (noventa e três graus Celsius).

(Alterado pela Portaria SIT n.º 312, de 23 de março de 2012)

16.8 Todas as áreas de risco previstas nesta NR devem ser delimitadas, sob responsabilidade do empregador.

(Incluído pela Portaria SSSST n.º 25, de 29 de dezembro de 1994)

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO

SÚMULA Nº 364

ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. EXPOSIÇÃO EVENTUAL, PERMANENTE E INTERMITENTE (cancelado o item II e dada nova redação ao item I) - Res. 174/2011, DEJT divulgado em 27, 30 e 31.05.2011

Tem direito ao adicional de periculosidade o empregado exposto permanentemente ou que, de forma intermitente, sujeita-se a condições de risco. Indevido, apenas, quando o contato dá-se de forma eventual, assim considerado o fortuito, ou o que, sendo habitual, dá-se por tempo extremamente reduzido. (ex-Ojs da SBDI-1 nºs 05 - inserida em 14.03.1994 - e 280 - DJ 11.08.2003)

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO**SÚMULA Nº 447**

SÚMULA Nº 447 ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. PERMANÊNCIA A BORDO DURANTE O ABASTECIMENTO DA AERONAVE. INDEVIDO. Res. 193/2013, DEJT divulgado em 13, 16 e 17.12.2013

Os tripulantes e demais empregados em serviços auxiliares de transporte aéreo que, no momento do abastecimento da aeronave, permanecem a bordo não têm direito ao adicional de periculosidade a que aludem o art. 193 da CLT e o Anexo 2, item 1, "c", da NR 16 do MTE.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**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 chegue 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, conseqüentemente, 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 14 de julho de 2014.

Deputado JOSÉ STÉDILE
Relator

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 inclinação 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 inclinação 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 áreas 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 aclimação 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 SOBREAVERSO 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 (dezesseis) 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, § 2ª, 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 14 de julho de 2014.

Deputado JOSÉ STÉDILE

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.824/2012, com substitutivo, e rejeitou o Projeto de Lei 7.564/2014, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Jesus Rodrigues, Washington Reis e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Ângelo Agnolin, Edinho Araújo, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mauro Mariani, Milton Monti, Paulão, Pedro Fernandes, Renzo Braz, Rodrigo Maia, Wellington Fagundes, Zoinho, Aureo, Edinho Bez, Fábio Ramalho, Fabio Reis, Gladson Cameli, Jose Stédile e Marcelo Castro.

Sala da Comissão, em 26 de novembro de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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 co-piloto, 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 inclinação 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 inclinação 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 áreas 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 aclimação 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 (dezesseis) 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, § 2ª, 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 26 de novembro de 2014.

Deputado **ARNALDO FARIA DE SÁ**

Presidente

FIM DO DOCUMENTO