

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, de 2014.

Dispõe sobre o exercício das profissões dos tripulantes de aeronaves, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

SEÇÃO I DOS TRIPULANTES DE AERONAVES E DA SUA CLASSIFICAÇÃO

Art. 1º Esta lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo.

§ 1º Para o desempenho das profissões descritas no caput, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

§ 2º Esta lei aplica-se também aos pilotos de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

§ 3º Para efeitos desta Lei, instrutor de voo é um piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronaves empregadas nos serviços aéreos contratado especificamente para ministrar treinamento em solo e em voo, empregado nos serviços aéreos definidos no inciso III do artigo 5º.

Art. 2º O piloto de aeronave e o mecânico de voo, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante de voo.

Art. 3º O comissário de voo, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante de cabine.

Art. 4º O tripulante de voo ou de cabine 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.

§ 1º O tripulante extra a serviço será considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites da jornada de trabalho, repouso e remuneração.

§ 2º Ao tripulante extra a serviço, será disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas.

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

I- Serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II- Serviço de transporte aéreo público não regular, na modalidade de táxi aéreo;

III- Serviço Aéreo Especializado (SAE) prestado por organizações de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV- Demais Serviços Aéreos Especializados (SAE), abrangendo as atividades definidas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira; e

V- Serviços aéreos privados, quando realizados, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Parágrafo único: Para efeitos de acordo e convenções, os tripulantes referidos no inciso III e V deste caput fica equiparado aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular, na modalidade de taxi aéreo.

Art. 6º O exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta lei, é privativo de brasileiros natos ou naturalizados.

§ 1º As empresas brasileiras, quando prestando serviço aéreo internacional, poderão utilizar comissários de voo estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.

§ 2º Todas as empresas de transporte aéreo público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, quando 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.

§ 3º Na falta de tripulantes de voo brasileiros, instrutores estrangeiros poderão ser admitidos, em caráter provisório e limitado ao período específico da instrução, de acordo com regulamento exarado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

Art. 7º Os tripulantes de voo exercem as seguintes funções a bordo de uma aeronave:

I- comandante: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação 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.

§ 1º Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, o comandante e o mecânico de voo poderão desempenhar cumulativamente outras prerrogativas decorrentes de uma qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

§ 2º O comandante será designado pelo operador da aeronave e será seu preposto durante toda a viagem.

§ 3º Nas tripulações simples, o copiloto é o substituto eventual do comandante, não o sendo nos casos de tripulação composta ou de revezamento.

Art. 8º Os tripulantes de cabine exercem a seguinte função a bordo de uma aeronave:

I- Comissário de voo: 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 e de outras tarefas que lhe tenham sido delegadas pelo comandante;

§ 1º Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, o comissário de voo poderá desempenhar cumulativamente outras prerrogativas decorrentes de uma qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

§ 2º A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local. 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. 9º Tripulação é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 10 O tripulante, sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, não poderá exercer, simultaneamente, mais de uma função a bordo de aeronave, mesmo que seja titular de licenças correspondentes.

Art. 11 Os membros de uma tripulação são subordinados técnica e disciplinarmente ao comandante, durante todo o tempo em que transcorrer a viagem.

Art. 12 O comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Art. 13 Uma tripulação poderá ser classificada como mínima, simples, composta ou de revezamento.

Parágrafo único: A Autoridade de Aviação Civil Brasileira, considerando o interesse da segurança operacional, 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. 14 Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 15 Tripulação simples é a constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

Art. 16 Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de mais um comandante, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.

Parágrafo único: Uma tripulação composta somente poderá ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando poderá ser utilizada em voos domésticos:

I- Para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;

II. Os tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º, poderão efetuar voos domésticos com tripulação composta, desde que os seus critérios de utilização estejam definidos em Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

III- Os tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso II do artigo 5º, poderão efetuar voos domésticos com tripulação composta, quando em missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermo ou órgãos para transplante.

Art. 17 Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples, acrescida de mais um comandante, um piloto, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo.

Parágrafo único: Uma tripulação de revezamento só poderá ser empregada em voos internacionais.

Art. 18 Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo 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 de apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

SEÇÃO III DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO DO RISCO DE FADIGA HUMANA

Art. 19 As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos de um sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana.

§ 1º As limitações operacionais referidas ao caput deste artigo, compreendem quaisquer prescrições temporais referidas aos tripulantes de voo e de cabine que incidem sobre limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva, de períodos de repouso, de folga periódica e de outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

§ 2º O sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil

§ 3º A implantação e atualização desse sistema será acompanhada pelo sindicato da categoria profissional.

§ 4º Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga autorizar a superação das 12 horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas através de acordo ou convenção coletiva de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

CAPÍTULO II DO REGIME DE TRABALHO

SEÇÃO I DO CONTRATO DE TRABALHO

Art. 20 Um tripulante de voo ou de cabine só poderá exercer função remunerada a bordo de aeronave de um operador ao qual não esteja diretamente vinculado por contrato de trabalho, quando o serviço aéreo não se constituir em atividade fim, e por prazo não superior a 30 (trinta) dias, contados da data de início da prestação dos serviços, renovando-se tal prazo anualmente.

Parágrafo único: A prestação de serviço remunerado somente será provada sob contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo empregatício do tripulante diretamente com o operador da aeronave.

Art. 21. O operador da aeronave poderá se utilizar de tripulantes instrutores que não estejam a eles vinculados por contrato de trabalho, quando no seu quadro de tripulantes não existirem instrutores habilitados no equipamento em que se pretende operar, restrito ao período específico da instrução e mediante autorização da Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

Art. 22 Operadores de aeronaves poderão, por meio de um contrato de prestação de serviços, autorizar que seus instrutores ministrem instrução para tripulantes que não estejam a eles vinculados por contrato de trabalho,

quando os empregadores dos respectivos tripulantes não possuam o equipamento ou instrutores próprios para a específica instrução, restrito ao período da instrução e mediante autorização da Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

Parágrafo único: Este artigo só é aplicável aos operadores de aeronaves que realizam serviços aéreos referidos nos incisos I e II do artigo 5º.

SEÇÃO II DA BASE CONTRATUAL

Art. 23 Entende-se por base contratual a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado.

Art. 24 Resguardadas as condições e direitos previstas nesta lei, as demais condições de trabalho, obrigações e direitos, do empregado estarão definidos no contrato de trabalho e poderão ficar devidamente reguladas em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho e não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 25 Nos casos onde a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos a uma distância inferior a 50 (cinquenta) quilômetros, os tripulantes de voo e de cabine terão um dos aeroportos definido como base contratual pelo empregador.

§ 1º No caso de início 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 de trabalho será acrescido em no mínimo 2 (duas) horas.

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

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

§ 5º Os critérios previstos nos parágrafos 2, 3 e 4 poderão ser alterados, desde que estabelecidos em Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o representante sindical da categoria profissional que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 26 Será fornecido pelo empregador, transporte gratuito aos tripulantes de voo e de cabine, sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto distante mais de 50 (cinquenta) quilômetros do aeroporto indicado como base contratual. O tempo de deslocamento, entre o aeroporto

de base contratual e o aeroporto designado para o início do voo, será remunerado nas mesmas bases da hora de reserva e o cômputo da jornada de trabalho terá início na base contratual.

SEÇÃO III DA ESCALA DE SERVIÇO

Art. 27. A prestação de serviço dos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será determinada:

§1º Por intermédio de escala, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, determinando os horários de início e término dos voos, serviços de reserva, sobreaviso e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;

§ 2º Em 04 (quatro) meses do ano, as empresas estão autorizadas, caso julguem necessário, divulgar escala semanal, com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mes e 7 (sete) dias para semanas subsequentes, para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga

§ 3º Por intermédio de escala ou de convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados com o treinamento e verificação de proficiência técnica.

§ 4º Os voos exclusivamente cargueiros estão autorizados a divulgar escala semanal, com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mes e 7 (sete) dias para semanas subsequentes, para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga.

§ 5º Os limites previstos no § 1º deste artigo poderão ser alterados mediante Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional, desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 28 A determinação para a prestação de serviço dos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do artigo 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:

I- Por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias, determinando os horários de início e término dos voos, serviços de reserva, sobreaviso e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;

II- Por intermédio de escala ou de convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados com o treinamento e verificação de proficiência técnica.

Parágrafo único: Outros critérios para a determinação da prestação de serviço dos tripulantes poderão ser utilizados, desde que estabelecidos em Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o

sindicato da categoria profissional que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 29 A escala de serviço deverá observar a utilização dos tripulantes em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

Parágrafo único: A programação de rodízios e turnos obedecerá ao princípio de equidade na distribuição entre as diversas situações de trabalho para que não haja discriminação entre os tripulantes com qualificações idênticas, salvo empresas que estabeleçam critérios específicos estabelecidos em Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre operador da aeronave e o representante sindical da categoria profissional que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

SEÇÃO IV DAS ACOMODAÇÕES PARA DESCANSO A BORDO DE AERONAVE

Art. 30. Será assegurado aos tripulantes de voo e de cabine, quando em voos com tripulação composta ou de revezamento, descanso a bordo da aeronave, em acomodações adequadas, de acordo com as especificações definidas em normativa estabelecida pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

§ 1º Aos tripulantes de voo ou de cabine, realizando voos em tripulação composta, será assegurado número de acomodações para descanso a bordo, igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples.

§ 2º Aos tripulantes de voo ou de cabine, realizando voos em tripulação de revezamento, será assegurado número de acomodações para descanso a bordo, igual à metade do total de tripulantes.

SEÇÃO V DOS LIMITES DE VOO E DE POUSOS

Art. 31 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. 32 Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º, respeitarão os seguintes limites de voo e de pousos numa mesma jornada de trabalho:

- a) 8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- b) 11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- c) 14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e

d) 7 (sete) 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 aumentado em mais 1 (um), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser acrescido de 2 (duas) horas.

§ 2º Não obstante o previsto no parágrafo 1º, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nas alíneas “a”, “b” e “c” deste artigo.

§ 3º Tripulantes operando aeronaves convencionais e turbo hélice poderão ter o limite de pousos estabelecido na alínea “a” deste artigo, aumentado em mais 2 (dois) pousos.

Art. 33 Os tripulantes referidos no inciso II, III, IV e V do artigo 5º, terão os limites de voo e de pousos em uma mesma jornada de trabalho de acordo com os seguintes critérios:

- a) 9 (nove) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- b) 12 (doze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- c) 16 (dezesesseis) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e
- d) 8 (oito) horas, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

Parágrafo Único: Aos tripulantes estabelecidos nos incisos I e II deste artigo, não serão aplicados limites de pousos numa mesma jornada de trabalho.

Art. 34 Os tripulantes respeitarão os limites mensais e anuais de horas de voo de acordo com os seguintes critérios:

- a) horas de voo em aviões a jato, no mês/ano : 80/800 horas;
- b) horas de voo em aviões turbo hélice, no mês/ano: 85/850 horas;
- c) horas de voo em aviões convencionais, no mês/ano: 100/960 horas; e
- d) horas de voo em helicópteros, no mês/ano: 90/935 horas;

Parágrafo único: Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior será respeitado.

Art. 35 O trabalho realizado como tripulante extra a serviço será computado para os limites da jornada de trabalho diária, semanal e mensal, não sendo considerado para o cômputo dos limites de horas de voo diários, mensais e anuais, previstos nos artigos 32, 33 e 34.

SEÇÃO VI DOS LIMITES DA JORNADA DE TRABALHO

Art. 36 Jornada é a duração do trabalho do tripulante de voo ou de cabine, 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 ou outro local estabelecido pelo empregador não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.

§ 5º Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos § 3º e 4º deste artigo.

Art. 37 Para fins desta lei, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º, em deslocamento entre o local do repouso e o local de apresentação fora da base contratual e em condução fornecida pelo empregador, terão o tempo superior a 90 (noventa) minutos computados como jornada de trabalho.

Parágrafo único: A regra contida no caput deste artigo valerá apenas para as os serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º que não tiverem implementado sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana definidos nos termos da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 38 Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º, respeitarão os seguintes limites de jornada de trabalho:

- 9 (nove) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- 12 (doze) horas, se integrante de uma tripulação composta;
- 16 (dezesesseis) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

Art. 39 Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do artigo 5º, respeitarão os seguintes limites de jornada de trabalho:

- 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- 14 (catorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
- 18 (dezoito) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

Art. 40 Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, IV e V do artigo 5º, quando compondo tripulação mínima ou simples, 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.

Parágrafo único: A condição prevista neste artigo deverá ser consignada no Diário de Bordo da aeronave, e assinada pelo comandante.

Art. 41 A hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, será computada como de 52'30'' (cinquenta e dois minutos e trinta segundos).

§ 1º Quando em terra, considera-se noturno o trabalho executado entre às 22:00 horas (horário local) de um dia e às 05:00 horas (horário local) do dia seguinte, para efeitos desta Lei.

§ 2º Considera-se noturno o período de tempo de voo realizado entre as 18:00 (dezoito) horas de um dia e as 06:00 (seis) horas do dia seguinte, considerado o horário oficial de Brasília.

§ 3º Quando o fuso horário da base contratual do tripulante for diferente do de Brasília, aquele será o considerado.

Art. 42 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 e trabalho de manutenção não programada;

III- por imperiosa necessidade, entendida como as decorrentes de catástrofes ou problemas de infraestrutura, que não configurem casos de falha ou falta administrativa da empresa.

Parágrafo único: 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, comunicará a Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

Art. 43 A duração do trabalho do tripulante de voo ou de cabine, computados os tempos de jornada, 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 e os tempos de adestramento em simulador, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões, inclusive o tempo em que o tripulante realizar outros serviços em terra escalados pela empresa, não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

§ 1º O limite semanal de trabalho previsto neste artigo poderá ser alterado mediante Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho, desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, celebrado entre o operador da aeronave e o representante sindical da categoria profissional, sendo vedada sob qualquer hipótese a extrapolação do limite mensal de 176 (cento e setenta e seis) horas.

§ 2º Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do artigo 5º, terão como período máximo de trabalho consecutivo de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela.

§ 3º Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do artigo 5º, o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias.

I- quando prestando serviço fora da base contratual por período superior a 6 (seis) dias, terão no retorno um mínimo de folgas correspondentes ao número de dias fora da base contratual menos 2 (dois) dias.

§ 4º Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do art. 5º desta Lei, que também exerçam atividades administrativas, terão os limites de sua jornada de trabalho definidas em convenção ou acordo coletivo de trabalho que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 44 As jornadas de trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine respeitarão o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, limitadas a 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante.

§ 1º O tripulante de voo ou de cabine poderá ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não poderá ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.

§ 2º O período de 168 horas consecutivas a que se refere o caput desse artigo poderá ser encerrado, iniciando-se novamente do zero, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas livre de qualquer atividade.

§ 3º Os limites previstos neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados mediante celebração de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional desde que não ultrapassem os

limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira

§ 4º Entende-se como madrugada, o período de tempo transcorrido, total ou parcialmente, entre 00:00 (zero) hora e 06:00 (seis) horas, horário de Brasília.

§ 5º Quando o fuso horário da base contratual do tripulante for diferente do de Brasília, aquele será o considerado.

SEÇÃO VII DO SOBREAVISO E RESERVA

Art. 45 Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Quando em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes que forem designados para aeroporto diferente da base contratual terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 2º Para efeito de remuneração as horas de sobreaviso serão pagas como horas de voo, à base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal. O tempo remunerado será contabilizado entre o início do sobreaviso e início do deslocamento, quando convocado para uma nova tarefa.

§ 3º Caso o tripulante de voo ou de cabine não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de 8 (oito) horas deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.

§ 4º O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início, até o início do deslocamento, quando acionado para nova tarefa, não poderá ser superior a 12 (doze) horas. No período de 12 horas não serão computados os períodos de deslocamento de 90 e 150 minutos citados no caput deste artigo e no parágrafo primeiro.

§ 5º Os tripulantes de voo ou de cabine referidos nos incisos I do artigo 5º, terão os sobreavisos limitados a 08 (oito) mensais, podendo ser reduzidos ou ampliados mediante a celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 46 Reserva é o período de tempo em que o tripulante de voo ou de cabine 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 referidos no inciso I do artigo 5º, terão um período mínimo de 03 (três) horas e um máximo de 06 (seis) horas de reserva.

§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do artigo 5º, 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 seu descanso.

§ 5º Entende-se por acomodações adequadas para fins deste artigo, poltronas em sala específica climatizada, em local diferente do destinado ao público e 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.

§ 7º Os limites previstos nesta cláusula poderão ser reduzidos ou ampliados mediante a celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

SEÇÃO VIII DAS VIAGENS

Art. 47 Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante de voo ou cabine, contado desde a saída de sua base até o seu regresso.

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

§ 2º Os tripulantes de voo ou de cabine 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 demais limitações estabelecidas nesta Lei.

§ 3º Pode o empregador exigir do tripulante de voo ou de cabine 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 de voo ou de cabine uma complementação de voo ou qualquer outra atividade, quando retornando à base contratual, ao final da viagem. É facultado ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade, em caso de recusa, respeitadas as limitações desta Lei.

SEÇÃO IX DOS PERÍODOS DE REPOUSO

Art. 48 Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 49 É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso, bem como transporte deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do artigo 5º, quando o custeio do transporte e da hospedagem for ressarcido pelo empregador.

§ 2º O ressarcimento que trata o § 1º, deverá ocorrer no máximo até 30 (trinta) dias após o pagamento.

§ 3º Entende-se por acomodação adequada para repouso do tripulante, quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade.

§ 4º 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. 50 O tempo mínimo de repouso terá 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: Os limites previstos neste artigo poderão ser alterados mediante Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional que não ultrapassem os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 51 Quando ocorrer o cruzamento de 3 (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 cada fuso cruzado.

SEÇÃO X DA FOLGA PERIÓDICA

Art. 52 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 da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º Salvo o previsto nos parágrafos 2º e 3º do artigo 43, 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. Os períodos de repouso mínimo regulamentar deverão estar contidos nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas.

§ 2º No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto no parágrafo anterior, poderá ser ampliado em 36 (trinta e seis) horas, ficando o empregador

obrigado a conceder ao tripulante mais 2 (dois) períodos de folga no mesmo mês em que o voo for efetuado, além das previstas nos artigos 52 e 53.

§ 3º Os limites previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo, poderão ser alterados, desde que estabelecidos em Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 53 Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º, terão número de folgas mensal não inferior a 10 (dez), devendo ainda, pelo menos 2 (duas) destas, compreender um sábado e um domingo consecutivos.

§ 1º O número mensal de folgas previstas neste artigo poderá ser reduzido até 9 (nove), desde que os critérios estejam estabelecidos em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

§ 2º Mensalmente serão concedidas 2 (duas) folgas que compreendam um sábado e um domingo consecutivos, sendo que a primeira folga deve ter início até as 12:00 (doze) horas (local/Brasília) do sábado.

§ 3º Quando o tripulante concorrer parcialmente à escala de serviço do mês, por motivo de férias ou afastamento, aplicar-se-á a proporcionalidade do número de dias trabalhados ao número de folgas a serem concedidas, com aproximação para o inteiro superior

§ 4º Descanso Semanal Remunerado (DSR) é o período de tempo de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 5º Para fins de cálculo de DSR serão consideradas apenas 10 (dez) folgas por mês, conforme previsto no *caput* deste artigo, podendo ser reduzida em acordo ou convenção coletiva, sendo que eventuais folgas adicionais não serão consideradas para o mesmo fim.

Art. 54 Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso II, III, IV e V do artigo 5º, terão número de folgas mensal não inferior a 8 (oito), devendo ainda, pelo menos 2 (duas) destas, compreender um sábado e um domingo consecutivos.

Art. 55 A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada e seus horários de início e término serão definidos em escala previamente publicada.

Art. 56 Uma folga simples, entendida como folga de um único período de 24 (vinte e quatro) horas, deverá obrigatoriamente englobar 2 (duas) noites locais e a apresentação para a jornada seguinte deverá ocorrer após as 10:00 (dez) horas do horário local.

§ 1º Entende-se como noite local, o período consecutivo de no mínimo 8 (oito) horas na base contratual, entre as 22:00 horas (local) e as 08:00 horas (local).

§ 2º A utilização de folgas simples está limitada a 2 (duas) mensais.

§ 3º Outros critérios, diferentes dos previstos neste artigo, poderão ser estabelecidos mediante Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional desde que não ultrapasse os limites estabelecidos pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

§4º Caso um período de 24 (vinte e quatro) horas de folga inicie-se no último dia calendário do mês e termine no primeiro dia calendário do mês subsequente, computar-se-á no mês de início.

Art. 57 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.

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. 58 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.

Art. 59 A remuneração dos tripulantes poderá ser fixa, ou fixa mais variável.

§1º Na hipótese de adoção de parcela variável como parte integrante da remuneração, será vedada a adoção de outro critério que não vinculado às horas de voo.

§2º O disposto no caput não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do artigo 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter a parcela variável de seu salário calculado em área produzida ou aplicada.

Art. 60 – O tempo despendido pelo tripulante em treinamentos, instrução, simuladores e reuniões programados em escala ou mediante convocação será remunerado.

Parágrafo Único: Valores e critérios para o pagamento do disposto no caput deste artigo deverão ser estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

Art. 61 – O Período de tempo, quando em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada será remunerado. Os valores e critérios para a remuneração serão estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Art. 62 As empresas pagarão a remuneração do 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.

Art. 63 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, para efeitos deste artigo, o voo executado entre às 21:00 horas (UTC) Tempo Universal Coordenado de um dia e às 09:00 horas (UTC) Tempo Universal Coordenado do dia seguinte.

§ 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. 64 As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

SEÇÃO II DA ALIMENTAÇÃO

Art. 65 Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e Emprego e das Autoridades competentes.

§ 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, ser servida em intervalos máximos de 4 (quatro) horas.

Art. 66 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. 67 Nos voos realizados no período de 22:00 (vinte e duas) horas de um dia e as 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. 68 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 de que trata esse artigo 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. 69 Ao tripulante em serviço fora da base contratual, o empregador deverá assegurar e custear 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. 70 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.

Parágrafo único: Não serão considerados como salário, para os efeitos previstos neste artigo, os vestuários, equipamentos e outros acessórios fornecidos ao tripulante para a realização dos respectivos serviços.

SEÇÃO V DAS FÉRIAS

Art. 72 As férias anuais do tripulante serão de 30 (trinta) dias consecutivos, vedada qualquer redução neste limite.

Parágrafo Único: A concessão de férias será participada ao tripulante, por escrito, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação. Este limite poderá ser alterado por meio de Acordo Coletivo de Trabalho celebrado entre o operador de aeronave e o Sindicato representativo da categoria.

Art. 73 A empresa manterá atualizado um quadro de concessão de férias, devendo existir um rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

Art. 74 Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não serão convertidas em abono pecuniário.

Art. 75 Ressalvadas condições mais favoráveis, a remuneração das férias e do décimo-terceiro salário do aeronauta será calculada pela média do salário fixo e variável no período aquisitivo.

Art. 76 O pagamento da remuneração das férias será efetuado até 2 (dois) dias antes de seu início.

SEÇÃO VI DOS CERTIFICADOS E HABILITAÇÕES

Art. 77 É de responsabilidade do empregador o custeio do Certificado Médico e de Habilitação Técnica de seus tripulantes, e responsabilidade do tripulante manter em dia seu Certificado Médico, como estabelecidos na legislação em vigor.

§ 1º Cabe ao empregador o controle das respectivas datas de vencimento, a fim de que seja programada na escala de serviço do tripulante, as datas e dispensas, quando necessárias, para execução dos respectivos exames

§ 2º É devido ao empregador o ônus do pagamento ou o reembolso dos valores pagos pelo tripulante, relativos à revalidação do Certificado Médico e de Habilitação Técnica, tendo como limite os valores definidos pelos órgãos públicos, bem como de exames de proficiência linguística e de eventuais taxas dispendidas pelo tripulante com documentos necessários ao exercício de suas funções contratuais.

CAPÍTULO IV DAS TRANSFERÊNCIAS

Art. 78 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 Após cada transferência provisória, o tripulante deverá permanecer na sua base por, pelo menos, 180 (cento e oitenta) dias.

§ 3º O interstício entre transferências permanentes será de 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 nos últimos 12 (doze) meses;

II- O transporte aéreo para si e seus dependentes;

III- A translação da respectiva bagagem; e

IV- Uma dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 8 (oito) dias, a ser fixado por sua opção, com aviso prévio de 08 (oito) dias, à empresa, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à sua chegada a nova base.

§ 6º A transferência provisória poderá ser transformada em transferência permanente.

Art. 79 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 TRANSITÓRIAS

Art. 80 Caberá a Autoridade de Aviação Civil Brasileira, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a partir da publicação da presente Lei, expedir as normas necessárias para a implantação do sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana previstas no Capítulo 1 Seção III desta lei.

Art. 81 Os limites previstos nos artigos 32, 33, 34, 38 e 39 entram em vigor em 24 (vinte e quatro) meses a partir da data de publicação desta lei.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 82 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, acordos e convenções.

Art. 83 Resguardado o disposto no Capítulo III do Título IX do Código Brasileiro de Aeronáutica, os infratores das disposições constantes nesta Lei, ficam sujeitos à multa de no mínimo 20 (vinte) e no máximo 200 (duzentas) vezes o valor de referência prevista no art. 2º, parágrafo único da Lei nº 6205 de 29 de abril de 1975.

§ 1º Em caso de reincidência, embarço ou resistência à fiscalização, emprego de artifício ou simulação, com objetivo de fraudar a lei, a multa será aplicada em seu valor máximo.

§ 2º O processo de multas administrativas será regido pelo disposto do Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 83 Fica revogada a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, com exceção a hipóteses e condições previstas no Artigo 81 desta Lei.

Art. 84 Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.

Deputada CLARISSA GAROTINHO

Relatora