



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 8.255-C, DE 2014 **(Do Senado Federal)**

PLS nº 434/2011

Ofício nº1573/14 – SF

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e pela aprovação parcial das Emendas nºs 3 e 5 apresentadas ao Substitutivo, com substitutivo, e pela rejeição das Emendas nºs 1, 2, 4 e 6 apresentadas ao Substitutivo (relatora: DEP. CLARISSA GAROTINHO); da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação deste, nos termos do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, com subemendas (relator: DEP. BENJAMIN MARANHÃO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emendas; do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemendas; e das Subemendas da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço, com subemendas (relator: DEP. SÓSTENES CAVALCANTE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

**TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)**

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer da relatora
- 1º substitutivo oferecido pela relatora
- Emendas apresentadas ao substitutivo (6)
- Parecer da relatora
- 2º substitutivo oferecido pela relatora
- Complementação de voto
- Subemendas oferecidas pela relatora (5)
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

III - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- Parecer do relator
- Subemendas oferecidas pelo relator (34)
- Complementação de voto
- Parecer da Comissão
- Subemendas adotadas pela Comissão (34)

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator (2)
- Emendas oferecidas pelo relator (2)
- Subemendas oferecidas pelo relator (9)
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (2)
- Subemendas adotadas pela Comissão (9)

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I **Do Tripulante de Aeronave e da sua Classificação**

Art. 1º Esta Lei regula o exercício da profissão de tripulante de aeronave.

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 tripulante a serviço no que diz respeito aos limites da jornada de trabalho, à alimentação, ao repouso e à remuneração.

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

Art. 5º Os tripulantes técnicos e os tripulantes 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 aos tripulantes de cabine que exerçam suas funções:

I – em empresas de aviação regular;

II – em serviços de táxi aéreo;

III – em escolas de aviação civil ou em aeroclubes, na função de instrutores de voo;

IV – em serviços aéreos especializados (SAE), abrangendo as seguintes atividades aéreas:

a) aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia e 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 de categorias administrativa, industrial ou comercial, ou, quando contratados, tripulando aeronaves particulares;

VI – em serviços de transporte exclusivo de cargas.

Art. 6º Esta Lei aplica-se aos tripulantes técnicos e aos tripulantes 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 de voo estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários de voo 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 do controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave.

Parágrafo único. O comandante de empresa aérea regular ou táxi aéreo poderá exercer função de instrutor e/ou chegador na empresa contratante, desde que habilitado pela autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 9º São tripulantes de cabine:

I – comissário de voo: auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e ao 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 e demais profissionais que exerçam atividade remunerada a bordo de aeronaves, todos devidamente autorizados pela autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 10. A guarda de valores é 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 de voo 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 ou de revezamento.

Art. 13. Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante de 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 de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado no nível de piloto em comando, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.

Art. 16. Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado no nível de piloto em comando, de um copiloto, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo.

Art. 17. Aos tripulantes que componham tripulações compostas ou de revezamento será assegurado descanso em acomodações de categoria 1, 2 ou 3, em número de assentos ou compartimentos que assegurem no mínimo 90 (noventa) minutos de descanso no caso das tripulações compostas e 120 (cento e vinte) minutos no caso das tripulações de revezamento.

§ 1º Constitui acomodação:

I – categoria 1: a adequada para o descanso horizontal, em compartimentos isolados do contato com passageiros, por meio de portas e paredes, que deverão propiciar ausência de ruídos e de luminosidade provenientes da cabine de passageiros, bem como total privacidade aos tripulantes durante o seu descanso;

II – categoria 2: a similar à classe executiva de passageiros, com assento fora da cabine de comando, o qual será separado dos assentos de passageiros por, no mínimo, uma cortina escura, não poderá ser localizado na mesma fileira dos assentos destinados aos passageiros nem próximo a toaletes e aéreas de serviço ou manejo de alimentos e terá:

a) reclinção de no mínimo 45° (quarenta e cinco graus) em relação ao eixo vertical;

b) largura de no mínimo 55 (cinquenta e cinco) polegadas;

c) distância entre assentos de no mínimo 20 (vinte) polegadas; e

d) suporte para descanso das pernas e dos pés;

III – categoria 3: aquela com assento fora da cabine de comando, o qual será separado dos assentos de passageiros por, no mínimo, uma cortina escura, não poderá ser localizado próximo a toaletes e aéreas de serviço ou manejo de alimentos e terá reclinção mínima de 30° (trinta graus) em relação ao eixo vertical e suporte para descanso das pernas e dos pés.

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

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

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

§ 5º Aos tripulantes definidos no inciso II do § 1º do art. 5º, quando realizarem voos com tripulação composta, serão assegurados assentos reclináveis para descanso, localizados fora da cabine de comando da aeronave.

§ 6º Aos tripulantes de cabine, quando realizarem voos com tripulação composta 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 do § 1º do art. 5º 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 – por intermédio de escala ou de convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados com o treinamento e verificação de proficiência técnica;

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

§ 1º Os tripulantes definidos nos incisos II, IV e V do § 1º do art. 5º 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 deverá ser divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias antes do início do mês subsequente.

§ 3º Os tripulantes a que se refere o inciso III do § 1º do art. 5º 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 realização de suas atividades.

Art. 22. Os tripulantes referidos no inciso I do § 1º do art. 5º 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 referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º 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 2 (duas) madrugadas consecutivas previstas na escala de trabalho; e

IV – máximo de 3 (três) madrugadas a cada período de 168 (cento e sessenta e oito) horas.

§ 2º o disposto no inciso IV do § 1º do presente artigo não se aplica aos tripulantes definidos no inciso VI do § 1º do art. 5º, que terão limite máximo de 4 (quatro) madrugadas consecutivas a cada período de 168 (cento e sessenta e oito) horas.

§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º que operarem em empresas que não possuam Programa de Gerenciamento de 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 as 6:59 horas (local) não poderão ser escalados para a programação subsequente nesse mesmo período.

§ 4º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º que operarem em empresas que não possuam Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana aprovado pela autoridade de aviação civil brasileira poderão trabalhar no máximo 2 (duas) madrugadas de voos, nunca consecutivas, no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas.

§ 5º A implantação, o gerenciamento e a fiscalização dos Programas de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana serão definidos pela autoridade de aviação civil brasileira em norma própria e em conjunto com um comitê formado pelos representantes da entidade de classe e da entidade patronal e por especialistas convidados, conforme o Anexo I desta Lei.

Art. 24. Entende-se por madrugada, para efeitos desta Lei, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre as 23:00 horas (local) e as 6:59 horas (local).

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

Parágrafo único. É do empregador o ônus do pagamento, ou do reembolso ao tripulante, dos valores relativos à revalidação do CMA, incluindo exames complementares, à revalidação do CHT, a exames de proficiência linguística e a eventuais taxas com documentos necessários à execução de suas funções contratuais.

Seção II

Da Jornada de Trabalho

Art. 26. Jornada é a duração do trabalho do tripulante, contada entre o horário de apresentação no local de trabalho e a hora em que o trabalho é encerrado.

§ 1º Na base contratual, a jornada será contada a partir do horário de apresentação do tripulante no local de trabalho.

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

§ 3º Nas hipóteses previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto deverá ocorrer com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo, para operações domésticas, e de 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 final dos motores, quando em operações internacionais.

Art. 27. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º, nos casos em que a base contratual seja situada em Município ou conurbação urbana dotada de 2 (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 definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que antecede a jornada será acrescido de, no mínimo, 2 (duas) horas.

§ 3º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido de, 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.

Art. 28. Será fornecido transporte gratuito aos tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º sempre que iniciarem a programação de voo em aeroporto situado a mais de 50 (cinquenta) quilômetros de distância do aeroporto definido como base contratual, devendo o tempo de deslocamento entre esses aeroportos ser remunerado nas mesmas bases da hora de reserva, e iniciando-se na base contratual o cômputo da jornada de trabalho.

Art. 29. Para fins desta Lei, os tripulantes referidos nos incisos I e VI do §1º do art. 5º, em deslocamento entre o local de repouso e o local de apresentação fora da base contratual e em condução fornecida pela empresa, terão o tempo superior a 90 (noventa) minutos computado como jornada de trabalho.

Art. 30. Em caso de interrupção de jornadas, os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do § 1º do art. 5º poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas de 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 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 forem proporcionados pelo empregador quartos individuais, com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle de temperatura e luminosidade.

Art. 31. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º, quando em tripulação mínima ou simples, terão suas jornadas de trabalho computadas de acordo com os seguintes critérios:

I – os operadores que não possuem Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana aprovado pela autoridade de aviação civil brasileira respeitarão os seguintes limites 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)			
	Até 2	3	4	5 ou +
00:00 – 23:59	9 (7)	9 (7)	9 (7)	8 (7)

II – os operadores que possuem Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana aprovado pela autoridade de aviação civil brasileira respeitarão os seguintes limites 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)					
	Até 2	3	4	5	6	7 ou +
6:00 – 6:59	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
7:00 – 8:59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)
9:00 – 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 – 5:59	10 (8)	9 (8)	9 (8)	8 (7)	8 (7)	8(7)

Art. 32. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º, quando em tripulação composta ou de revezamento, terão suas jornadas de trabalho limitadas aos valores das seguintes tabelas, levando em consideração a categoria de descanso oferecida e a condição de aclimação do tripulante.

§ 1º Entende-se por tripulante aclimatado aquele cujos estados fisiológico e psicológico se encontram 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 o tripulante ser considerado aclimatado:

I – quando na base contratual, estar, no início da viagem, há, no mínimo, 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. 56.

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

Horário de apresentação	Número de etapas Jornada de trabalho (horas de voo)		
	Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3
7:00 – 8:59	15.5 (13.5)	14.5 (12.5)	13.5 (11.5)
9:00 – 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 – 6:59	14 (12)	12.5 (10.5)	11 (9)

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

Tempo de descanso antes do início da 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:

Horário de apresentação	Jornada de trabalho (horas de voo)	
	Categoria 1	Categoria 2
7:00 – 8:59	17.5 (15.5)	16 (14)
9:00 – 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 – 6:59	16.5 (14)	13.5 (11.5)

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

Tempo de descanso antes do início da jornada	Jornada de trabalho (horas 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 tripulação mínima ou simples;
- b) 14 (quatorze) horas, se integrante de tripulação composta; e
- c) 20 (vinte) horas, se integrante de tripulação de revezamento;

II – de horas de voo:

- a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos 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) 15 (quinze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento.

§ 8º Operações especiais e diferenciadas que extrapolem os limites previstos nesta Lei poderão ser aprovadas pela autoridade de aviação civil brasileira, desde que validadas pelo comitê de que trata o § 5º do art. 23.

Art. 33. Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do §1º do art. 5º terão a duração da jornada de trabalho limitada a:

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

Parágrafo único. Os tripulantes referidos no inciso III do §1º do art. 5º terão as horas de aulas teóricas ministradas em solo contabilizadas como jornada de trabalho.

Art. 34. Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 5º terão, para todos os efeitos, a hora de trabalho noturna computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 35. Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados em 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 não programado; 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 de escala, de atraso ou de cancelamento de voo.

§ 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, a submeterá à apreciação da autoridade de aviação civil brasileira.

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

Art. 36. Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá a 10 (dez) horas.

Art. 37. Os tripulantes referidos nos incisos II e V do § 1º do art. 5º, 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. 38. Os tripulantes referidos no inciso III do § 1º do art. 5º poderão ter os limites de jornada ampliados em 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 a ela.

Art. 39. A duração do trabalho do tripulante, computados os tempos de voo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva, de 1/3 (um terço) do sobreaviso e de deslocamento, como tripulante extra a serviço, para assumir voo ou retornar à base após o voo e os tempos de adestramento em simulador, cursos online, treinamentos e reuniões, não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e a 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

§ 1º Os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do §1º do art. 5º terão 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.

§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do §1º do art. 5º terão período consecutivo de trabalho, no local de operação, não excedente 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 jornada de trabalho semanal máxima de 60 (sessenta) horas.

Seção III **Do Sobreaviso e da Reserva**

Art. 40. 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 em outro local determinado, no prazo de 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do §1º do art. 5º, quando a base contratual for situada em conurbação urbana dotada de 2 (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 referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º, 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 – no período de tempo entre o início do sobreaviso e o horário de apresentação do tripulante no local estipulado pelo empregador, quando convocado para nova tarefa.

§ 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 referidos nos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 5º terão descanso mínimo de 8 (oito) horas antes de uma nova tarefa, quando não acionados em sobreaviso.

§ 6º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º terão os sobreavisos limitados a 2 (dois) por semana ou a 8 (oito) por mês.

Art. 41. 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 em 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 SAL será o período de tempo publicado em escala, não sendo estendido até o horário de 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 SAL, o tempo de descanso mínimo regulamentar deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.

Art. 42. Reserva é o período de tempo em que o tripulante permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à disposição.

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

§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º terão período mínimo de 3 (três) horas e máximo 6 (seis) horas de reserva.

§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do § 1º do art. 5º terão período mínimo de 3 (três) horas e 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.

Seção IV Das Viagens

Art. 43. Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o seu regresso.

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

§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º poderão cumprir 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 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 complementação de voo ou qualquer outra atividade, quando retornando à base contratual, ao final da viagem.

Seção V

Dos Limites de Voo e de Pousos

Art. 44. 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 a aeronave ou se efetua o “corte” dos motores, ao término do voo (calço-a-calço).

Art. 45. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º terão os limites de horas de voo definidos nas tabelas de jornada dos arts. 31 e 32.

Art. 46. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º 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 mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos neste artigo.

Art. 47. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º 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 mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos neste artigo.

Art. 48. Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 5º não terão limite de número de pousos.

Art. 49. Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 5º 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, na hipótese de integrante de tripulação de helicóptero.

Art. 50. Para as empresas que não possuem Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana em consonância com o art. 23, os limites de horas de voo do tripulante não poderão exceder, em cada mês ou ano, respectivamente, a:

I – horas de voo em aviões turboélice, 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: 100/1.000 horas; e

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

Parágrafo único. Quando o tripulante tripular diferentes tipos de aeronave, será observado o limite inferior.

Art. 51. 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 de horas de voo.

Seção VI

Dos Períodos de Repouso

Art. 52. Repouso é o espaço de tempo ininterrupto, após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 53. Ao tripulante fora de sua base contratual são asseguradas acomodações adequadas para seu repouso, bem como 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 do momento em que o transporte for colocado à disposição da tripulação.

Art. 54. 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 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

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

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

Art. 55. 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 fuso cruzado.

Art. 56. 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. 32, desde que o tempo de adaptação local respeite o mínimo descrito na tabela a seguir:

Número de diferenças horárias entre o local de início e o local de término da jornada	Período de adaptação para ser considerado aclimatado	
	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 aclimação, o tempo de adaptação local é entendido como o período de tempo livre em que 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, respeitados os demais dispositivos desta Lei.

Seção VII Da Folga Periódica

Art. 57. 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 A folga deverá ter início, no máximo, após o 6º período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contado a partir de sua apresentação, observados os limites de duração da jornada de trabalho e do repouso, cujo período mínimo regulamentar deverá estar 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 § 1º 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. 58.

Art. 58. Os tripulantes referidos no inciso I do § 1º do art. 5º 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, será permitido número de folgas com limite mínimo de 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 59. Os tripulantes referidos no inciso VI do § 1º do art. 5º 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 a definição dos períodos, será permitido número de folgas com limite mínimo de 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 60. Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 5º terão número de folgas não inferior a 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, devendo, ainda, pelo menos um desses 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 CHT, 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.

§ 3º O número mínimo de folgas dos tripulantes em operações definidas pelo § 3º do art. 39 não será inferior a 15 (quinze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas, exceto quando cumprindo o previsto no § 2º deste artigo.

Art. 61. A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada, e seu horário será definido em escala previamente publicada.

Art. 62. A folga simples, entendida como a folga de um único período de 24 (vinte e quatro) horas, deverá, obrigatoriamente, englobar 2 (duas) noites locais, limitadas a 2 (duas) por mês, não consecutivas, devendo a apresentação para a jornada seguinte ocorrer após as 10:00 (dez) horas, no horário local.

Parágrafo único. Entende-se por noite local o período consecutivo de 8 (oito) horas na base contratual, entre as 22:00 horas, no horário local, e as 8:00 horas, no horário local.

Art. 63. Quando o tripulante for designado para curso fora da base contratual, a 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 2 (duas) folgas fora da base contratual, 1 (uma) deverá ser fornecida ao tripulante em sua base contratual.

CAPÍTULO III DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES

Seção I Da Remuneração

Art. 64. Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do tripulante corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa.

Parágrafo único. Não integram a remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajuda de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte, nos termos do art. 457, § 2º, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 65. 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. O disposto no **caput** não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do § 1º do art. 5º, em atividade de fomento e proteção à agricultura, que terão seu salário variável calculado em área produzida ou aplicada.

Art. 66. 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. 67. 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. 68. O período de tempo, quando em solo entre etapas de voo de uma mesma jornada, será remunerado à base de 50% (cinquenta por cento) da hora de voo normal.

Art. 69. 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 as condições contratuais.

§ 1º Considera-se voo noturno o realizado entre as 18:00 (dezoito) horas de um dia e as 6:00 (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. 70. As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

Seção II Da Alimentação

Art. 71. 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 a alimentação.

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

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

Art. 72. 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. 73. Nos voos realizados no período entre as 22:00 (vinte e duas) horas de um dia e as 6:00 (seis) horas do dia seguinte, deverá ser servida 1 (uma) refeição se a duração do voo for igual ou superior a 3 (três) horas.

Art. 74. É assegurada alimentação ao tripulante, em situação de reserva ou em cumprimento de programação de treinamento, entre as 12:00 (doze) horas e as 14:00 (quatorze) horas e entre as 19:00 (dezenove) horas e as 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. 75. Ao tripulante em serviço fora da base contratual, o empregador deverá assegurar assistência médica em casos de urgência e remoção, por via aérea, para retorno à base ou ao local de tratamento.

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

Seção IV

Do Uniforme

Art. 76. O tripulante receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para exercício de sua atividade profissional e estabelecidos por ato da autoridade competente.

Seção V

Das Férias

Art. 77. As férias anuais do tripulante serão de 30 (trinta) dias consecutivos.

Art. 78. A concessão de férias será participada ao tripulante, por escrito, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 79. A empresa manterá atualizado quadro de concessão de férias, devendo existir rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

Art. 80. Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não serão convertidas em abono pecuniário.

CAPÍTULO IV

DAS TRANSFERÊNCIAS

Art. 81. Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do tripulante a localidade onde ele está obrigado a prestar serviço.

§ 1º Entende-se por:

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 em sua base por, no mínimo, 180 (cento e oitenta) dias.

§ 3º O interstício entre transferências permanentes será de 2 (dois) anos.

§ 4º Na transferência provisória, serão assegurados aos tripulantes acomodação, alimentação e transporte a serviço, transporte aéreo de ida e volta e, no regresso, 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 sábado, domingo ou feriado.

§ 5º Na transferência permanente, a empresa assegurará ao tripulante:

I – ajuda de custo, para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a 4 (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 – transporte aéreo para si e seus dependentes;

III – 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, a transferência provisória poderá ser transformada em transferência permanente.

Art. 82. O tripulante deverá ser notificado pelo empregador com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias na transferência permanente e de 15 (quinze) dias na transferência provisória.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 83. Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades dos tripulantes são definidas no Código Brasileiro de Aeronáutica, nas leis e nos regulamentos em vigor e no que decorrer dos contratos de trabalho, dos acordos e das convenções internacionais.

Art. 84. Os tripulantes das aeronaves de categorias administrativa, industrial, comercial ou de uso privado são equiparados aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi aéreo, para todos os efeitos.

Art. 85. Revoga-se a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

Art. 86. Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

Parágrafo único. O art. 23 entra em vigor 6 (seis) meses após a publicação da norma da autoridade de aviação civil brasileira a que se refere o § 5º do mesmo artigo ou 12 (doze) meses após a publicação desta Lei, o que ocorrer primeiro.

ANEXO I Dos Membros do Comitê

I – O comitê a que se refere o § 5º do art. 23 é formado, no mínimo, por 1 (um) representante da categoria indicado pelo sindicato nacional dos aeronautas, 1 (um) representante das empresas aéreas indicado pelo respectivo sindicato ou associação e 1 (um) membro indicado pela autoridade de aviação civil brasileira.

Dos Especialistas Convidados

II – Cada entidade-membro do comitê pode indicar até 2 (dois) especialistas para análise, fiscalização e validação das propostas enviadas ao comitê.

Do Currículo Mínimo dos Membros do Comitê e dos Especialistas Convidados

III – Os membros do comitê devem ter conhecimento mínimo no assunto Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana, e os especialistas convidados devem preencher, no mínimo, 1 (um) dos seguintes requisitos:

- a) ser mestre ou doutor em ciência relacionada ao estudo do sono;
- b) ser especialista em Gerenciamento da Fadiga (curso NTSB ou Cenipa);
- c) atuar há, no mínimo, 6 (seis) meses como gestor na área de segurança de voo;
- d) possuir notório conhecimento no assunto, e não haver objeção por parte dos membros do comitê.

Da Validação dos Programas e Novos Voos

IV – Os Programas de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana e os novos voos que venham a surgir conforme o inciso III do art. 21 desta Lei serão validados pelo comitê mediante votação, considerados, no caso de não haver unanimidade, os votos dos especialistas convidados, sendo exigida maioria simples para aprovação.

V – Todos os votantes assinarão termo de responsabilidade por seus atos.

VI – Todos os votos deverão apresentar fundamentações científicas e os programas desenvolvidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Da Fiscalização

VII – Este comitê reunir-se-á, no mínimo, 1 (uma) vez por mês a fim de analisar os programas em vigor.

VIII – As empresas que detêm autorização para uso das flexibilizações referidas no art. 18 desta Lei deverão apresentar, na reunião mensal do comitê, seus registros, reportes dos tripulantes referentes a fadiga, relatórios internos de incidentes e outros materiais que qualquer membro do comitê julgue necessários para a análise mensal do programa.

IX – Caso algum membro do comitê solicite nova validação de programa ou voo específico, o comitê terá o prazo de 30 (trinta) dias corridos para fazer o estudo e publicar o parecer, inclusive com a votação para tal validação.

X – Qualquer membro pode pedir nova análise de programa específico, voo específico ou práticas adotadas pelas empresas que detêm a certificação do Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana, sendo necessários, no mínimo, 3 (três) reportes de tripulantes, identificados ou não identificados.

Das Reuniões

XI – A primeira reunião deste comitê deve ocorrer no máximo 60 (sessenta) dias após a publicação desta Lei.

XII – O comitê deve possuir uma agenda anual mínima determinando data e local das reuniões.

XIII – O número mínimo de membros presentes para uma reunião ser considerada válida é 2 (dois).

Das Penalizações

XIV – Caso o sindicato ou associação empresarial não indique um membro representante por 2 (duas) reuniões seguidas, todos os Programas de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana das empresas e, por consequência, as flexibilizações serão cancelados.

XV – Caso alguma empresa não apresente, por meio do representante empresarial, os dados mínimos para a fiscalização mensal de seu programa, o respectivo programa e as flexibilizações referidas no art. 18 desta Lei serão cancelados automaticamente.

Da Produção

XVI – O comitê será responsável por aprovar os formulários, questionários e **checklists** adotados pelos operadores a fim de identificar o risco de fadiga em seus tripulantes.

Senado Federal, em 11 de dezembro de 2014.

Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal

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

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

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, que a este decreto-lei acompanha, com as alterações por ela introduzidas na legislação vigente.

Parágrafo único. Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor em 10 de novembro de 1943.

Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO VARGAS.
Alexandre Marcondes Filho.

.....

TÍTULO IV DO CONTRATO INDIVIDUAL DO TRABALHO

.....

CAPÍTULO II DA REMUNERAÇÃO

Art. 457. Compreendem-se na remuneração do empregado, para todos os efeitos legais, além do salário devido e pago diretamente pelo empregador como contraprestação do serviço, as gorjetas que receber. ([*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 1.999, de 1/10/1953*](#))

§ 1º Integram o salário, não só a importância fixa estipulada, como também as comissões, percentagens, gratificações ajustadas, diárias para viagem e abonos pagos pelo empregador. ([*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 1.999, de 1/10/1953*](#))

§ 2º Não se incluem nos salários as ajudas de custo, assim como as diárias para viagem que não excedam de 50% do salário percebido pelo empregado. ([*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 1.999, de 1/10/1953*](#))

§ 3º Considera-se gorjeta não só a importância espontaneamente dada pelo cliente ao empregado, como também aquela que for cobrada pela empresa ao cliente, como adicional nas contas, a qualquer título, e destinada à distribuição aos empregados. ([*Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967*](#))

Art. 458. Além do pagamento em dinheiro, compreende-se no salário, para todos os efeitos legais, a alimentação, habitação, vestuário ou outras prestações *in natura* que a empresa, por força do contrato ou do costume, fornecer habitualmente ao empregado. Em caso algum será permitido o pagamento com bebidas alcoólicas ou drogas nocivas. ([*“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967*](#))

§ 1º Os valores atribuídos às prestações *in natura* deverão ser justos e razoáveis, não podendo exceder, em cada caso, os dos percentuais das parcelas componentes do salário mínimo (artigos 81 e 82). ([*Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967*](#))

§ 2º Para os efeitos previstos neste artigo, não serão consideradas como salário as seguintes utilidades concedidas pelo empregador: ([*Parágrafo único transformado em § 2º pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967*](#) e [*com nova redação dada pela Lei nº 10.243, de 19/6/2001*](#))

I - vestuários, equipamentos e outros acessórios fornecidos aos empregados e utilizados no local de trabalho, para a prestação do serviço; ([*Inciso acrescido pela Lei nº 10.243, de 19/6/2001*](#))

II - educação, em estabelecimento de ensino próprio ou de terceiros, compreendendo os valores relativos a matrícula, mensalidade, anuidade, livros e material didático; ([*Inciso acrescido pela Lei nº 10.243, de 19/6/2001*](#))

III - transporte destinado ao deslocamento para o trabalho e retorno, em percurso servido ou não por transporte público; ([*Inciso acrescido pela Lei nº 10.243, de 19/6/2001*](#))

IV - assistência médica, hospitalar e odontológica, prestada diretamente ou mediante seguro-saúde; ([*Inciso acrescido pela Lei nº 10.243, de 19/6/2001*](#))

V - seguros de vida e de acidentes pessoais; ([*Inciso acrescido pela Lei nº 10.243, de 19/6/2001*](#))

VI - previdência privada; ([*Inciso acrescido pela Lei nº 10.243, de 19/6/2001*](#))

VII - ([*VETADO na Lei nº 10.243, de 19/6/2001*](#))

VIII - o valor correspondente ao vale-cultura. ([*Inciso acrescido pela Lei nº 12.761, de 27/12/2012*](#))

§ 3º A habitação e a alimentação fornecidas como salário-utilidade deverão atender aos fins a que se destinam e não poderão exceder, respectivamente, a 25% (vinte e cinco por

cento) e 20% (vinte por cento) do salário-contratual. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 8.860, de 24/3/1994\)](#)

§ 4º Tratando-se de habitação coletiva, o valor do salário-utilidade a ela correspondente será obtido mediante a divisão do justo valor da habitação pelo número de ocupantes, vedada, em qualquer hipótese, a utilização da mesma unidade residencial por mais de uma família. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 8.860, de 24/3/1994\)](#)

.....

.....

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 I Do Aeronauta e da sua Classificação

Art. 1º. O exercício da profissão de aeronauta regulado pela presente Lei.

Art. 2º. Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo único. Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO:

O Projeto de Lei em epígrafe, oriundo do Senado Federal e de autoria do Senador Blairo Maggi, pretende proceder nova regulamentação a atividade dos aeronautas.

O texto aborda as normas que regem o período de sobreaviso, folgas, tempo de treinamento em simulador e limites de tempo de voo e de pousos permitidos para uma jornada sofrem alterações no texto proposto.

Nesta Casa, o Projeto tramita em regime de prioridade e tem apreciação

conclusiva nas Comissões e recebeu despacho para apreciação nas Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

PARECER DA RELATORA:

A mitologia grega conta que Ícaro usou as asas projetadas por seu pai, Dédalo, aprendeu a voar e, empolgado, aproximou-se demais do Sol. A asa, feita de penas untadas com cera, derreteu no ar, e Ícaro morreu afogado. O sonho de voar, ao que tudo indica, sempre foi buscado pela humanidade. Há relatos que em 400 a.c, Architas, estudioso grego, já planejava construir uma máquina capaz de tal feito. A 300 a.c os chineses inventaram a pipa que imitava um modelo rudimentar de planador. Já em 200 a.c de cristo Archimedes descobriria como os objetos flutuavam em líquidos. Esta mesma descoberta aguçou a curiosidade do Monge Robert Bacon que descobriu, em 1209, que o ar também possuía partículas sólidas que poderiam sustentar um objeto, se construído com as características corretas.

A história, porém, defende que um dos grandes arquitetos a se dedicar de fato a construção de uma máquina tripulada capaz de voar foi Leonardo da Vinci.

A partir destes estudos o homem buscou como solução a construção de máquinas mais leves que o ar para a realização deste sonho. Daí surgiram os balões.

O primeiro relato de voo aconteceu em Lisboa em 8 de agosto de 1709. A passarola, modelo rudimentar de balão movido a ar quente, foi inventado por um brasileiro, Bartolomeu de Gusmão, que conseguiu, mesmo por poucos minutos, se sustentar no ar. A partir daí os balões passaram a ser desenvolvidos.

Outra maneira que o homem encontrou para voar foram os dirigíveis. O primeiro relato é datado de 1852. Diferente do balão, o dirigível podia realizar voos controlados, graças a seus motores e lemes.

Vale ressaltar que Santos Dumont foi o primeiro homem a provar a dirigibilidade deste equipamento realizando um voo com circuito pré-determinado,

que incluía uma volta a torre Eiffel, e graças a este feito conquistou Prêmio “Deutsch de La Meurthe”. Apenas como curiosidade, Áida de Acosta foi a primeira mulher na história a pilotar uma aeronave. Foi o dirigível nº 9 projetado por Santos Dumont que ensinou e incentivou Áida a realizar o primeiro voo.

Paralelamente a criação dos balões e dirigíveis, o homem também continuou buscando a criação de máquinas mais pesadas que o ar e capazes de alçar voo, se sustentar de maneira regular e pousar. Diversos experimentos foram realizados para que o homem fosse um a um descobrindo diversas leis da aerodinâmica. Físicos chegavam a conclusões sobre a melhor maneira de fazer o homem voar, mas esbarravam na falta de tecnologia da época. Prova disto é o relato de Manuel Swendeborg em seu estudo denominado “rascunho de uma máquina para voar”:

“Parece mais fácil falar de uma máquina capaz de voar do que construir uma capaz de alçar voo, porque isto requer o uso de maior quantidade de força do que o homem é capaz de gerar, e menos peso que existe em um corpo humano. A ciência mecânica talvez possa ajudar, com uma forte barra em espiral. Se estes requisitos forem cumpridos, talvez um dia saberemos melhor como usar este desenho e assim realizar as melhorias necessárias para tentar cumprir o que nós, atualmente, apenas conseguimos descrever. Temos provas suficientes e exemplos na natureza que voar sem perigo é possível, embora quando as primeiras tentativas sejam feitas, possivelmente teremos que pagar pela experiência, com um braço ou uma perna [quebrada].”

Dentre todas as máquinas capazes de voar, a busca pelo avião sempre foi o objetivo. Durante os anos de 1890 e 1914 diversos cientistas trabalharam para sua criação, mas foi no ano de 1906 que Alberto Santos Dumont conseguiu em público realizar o primeiro voo com o seu 14 Bis. Ao contrário de todos os outros experimentos, o 14 Bis não precisava de catapulta, trilhos ou ventos contrários para sair do solo. Foi o primeiro avião a ter seu voo homologado por uma instituição pública aeronáutica, o Aeroclube da França. Com este feito, Santos Dumont tornou-se o primeiro aeronauta, seguido de diversos outros pioneiros da aviação que com

novas descobertas e conquistas demonstraram que a máquina criada não tinha limites e podia cada vez voar mais longe.

A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO BRASIL:

Dimitri Sensaud de Lavaud, em 1910, realizou o primeiro voo do Brasil em seu aeroplano "São Paulo" - aparelho totalmente projetado e construído por ele em São Paulo, com matéria-prima e mão de obra nacionais. O voo ocorreu em Osasco-SP.

No ano de 1911, o primeiro voo, na antiga capital federal, ocorreu em uma decolagem na Praça Mauá, centro do Rio de Janeiro. O piloto era Edmund Plauchut.

No mesmo ano foi fundado o aeroclube brasileiro, a primeira escola de aviação do Brasil e a segunda do mundo, atrás apenas do "Aéro-Club de France". O brevê número 1 foi concedido ao tenente do exército Raul Vieira de Melo.

Em 1927 os brasileiros João Ribeiro de Barros e Newton Braga realizaram a primeira bem sucedida travessia pelo atlântico entre a América do Sul e a Europa.

Neste mesmo ano tem início a aviação comercial no Brasil. A empresa alemã Condor Syndikat transportou passageiros do Rio de Janeiro para Florianópolis.

A partir do ano de 1927 o mercado brasileiro passou a crescer vertiginosamente. Foi então criada a VARIG. Posteriormente surgiu a Panair do Brasil e a VASP. Até o longo da década de 60 mais de 20 empresas foram criadas no país, todas concentrando seus voos sobre o litoral, porém a grande quantidade de ofertas criadas por esta empresa superou a demanda, o que tornou a grande maioria dos voos inviáveis.

Parecer realizado pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados e assinado pelo consultor Antônio Osller Malagutti, Consultor Legislativo da Área XVII - Segurança e Defesa Nacional retrata bem este período:

Na década dos 60, a aviação comercial brasileira alcançava uma crise econômica de graves proporções, causada por diversos fatores: a baixa rentabilidade do Transporte Aéreo, provocada pela concorrência excessiva; a necessidade de novos investimentos para a

renovação da frota, visando à substituição das aeronaves do pós-guerra, cuja manutenção tornava-se difícil e cuja baixa disponibilidade prejudicava a regularidade dos serviços; as alterações na política econômica do país, que retirou das empresas aéreas o benefício do uso do dólar preferencial para as importações, etc. Para escaparem da crise, e poderem, talvez, sobreviver, as empresas aéreas, juntamente com o Governo, reuniram-se para estudar uma mudança na política então reinante, de forma a garantir a continuidade dos serviços de Transporte Aéreo, mesmo que, caso necessário, o número de empresas tivesse que ser reduzido e o Governo tivesse que exercer um controle mais rígido sobre elas. Três dessas reuniões, denominadas Conferências Nacionais de Aviação Comercial (CONAC), foram realizadas na década dos 60. A 1ª, em 1961, a 2ª, em 1963 e a 3ª, em 1968. As deliberações, conclusões e recomendações, a que se chegaram nessas conferências, conduziram a uma política de estímulo à fusão e associação de empresas, com o fim de reduzir o seu número a um máximo de duas na exploração do transporte internacional e três no transporte doméstico. Iniciava-se o regime de competição controlada, em que o Governo passou a intervir, pesadamente, nas decisões administrativas das empresas, seja na escolha de linhas, no reequipamento da frota, no estabelecimento do valor das passagens, etc.

Com a introdução de aeronaves mais modernas, e de maior porte, as empresas viram-se forçadas a modificar a sua rede de linhas, optando por servir apenas as cidades de maior expressão econômica, cujo mercado viabilizasse a prestação do serviço com o uso de aeronaves desse tipo. As pequenas cidades do interior, dotadas, normalmente, de um aeroporto precariamente equipado, cuja pista, em geral, não era pavimentada, e que no passado eram servidas por aeronaves de pequeno porte, passaram, simplesmente, a não mais dispor do serviço. Assim é que, de um total de 335 cidades servidas por linhas aéreas em 1958, somente 92 continuavam a dispor do serviço em 1975.

Atento ao problema, o então Ministério da Aeronáutica decidiu criar uma nova modalidade de empresa aérea, a empresa regional, para atender as cidades interioranas, dentro do conceito do novo sistema de Transporte Aéreo regional, que foi criado pelo Decreto n.º 76.590, de 11 de novembro de 1975. No entanto, de conformidade com a política em vigor, de competição controlada, apenas umas poucas empresas, foram criadas, devendo, cada uma delas, operar dentro de uma determinada região. Assim, para operarem nas cinco regiões em que se dividiu o território nacional, foram criadas, em 1976, as empresas NORDESTE (Estados do NE, parte do MA, ES e grande parte de MG), RIO-SUL (Estados do Sul e RJ, parte do ES, faixa litorânea de São Paulo), TABA (Estados da Amazônia e partes oeste do PA e norte do MT), TAM (MS, partes do MT e SP) e VOTEC (Estados de Tocantins e Goiás, DF, partes do PA, MG e MT). O novo sistema de transporte regional teve, também, como objetivo, viabilizar a utilização, em maior escala, do avião BANDEIRANTE, lançado quatro anos antes pela EMBRAER, e que estava tendo grande aceitação para uso na aviação regional no exterior.

Ao longo da década dos 80, e mais especialmente ao seu final, uma nova ordem política, econômica e social começou a se instalar, de uma maneira global, em quase todos os países do mundo. A marca mais importante da implantação dessa nova ordem foi, provavelmente, a derrubada do muro de Berlim, em novembro de 1989, que iniciou o esfacelamento da antiga União Soviética. Essas mudanças filosóficas, marcadas pela predominância do pensamento liberal, levaram os governos, de uma maneira geral, a reduzirem o seu controle sobre a economia dos seus respectivos países, permitindo que ela fosse conduzida pelas livres forças do mercado. Embora, em 1986, tivesse-se realizado a IV CONAC, sem trazer nenhuma modificação substancial à política vigente, também no Brasil, mudanças começaram a ser introduzidas, sob a influência daquele pensamento. O Governo, gradualmente, a partir de então, passou a abandonar o regime de indexação da economia e de fixação de preços. Em harmonia com essa nova política econômica do

Governo, o então Ministério da Aeronáutica, por intermédio do DAC, definiu-se, a partir de 1989, por uma política de flexibilização tarifária. Com base nessa política abandonou o regime de fixação dos preços das passagens aéreas, substituindo-o pelo estabelecimento de uma faixa de variação dos preços em torno de um valor fixado pelo DAC, correspondente à tarifa básica. Foi o início da 3ª fase da evolução da política para o Transporte Aéreo. Buscando aprimorar essa política e torná-la ainda mais consentânea com a do Governo Federal, o Ministério da Aeronáutica fez realizar, em novembro de 1991, a V Conferência Nacional de Aviação Comercial (V CONAC), com a participação de todos os segmentos da indústria do Transporte Aéreo, visando à definição clara de uma política sintonizada com as tendências liberalizantes, observadas em diversos países do mundo. Com base nos resultados dessa conferência, o Ministério estabeleceu diretrizes para orientar a ação do seu órgão regulador, o DAC, no sentido de proceder a uma redução gradual e progressiva da regulamentação existente.

Em consequência dessa nova política e das diretrizes dela decorrentes, foi implementado o sistema de liberação monitorada das tarifas aéreas domésticas; foi aberto o mercado doméstico para a entrada de novas empresas, tanto de transporte regular, quanto de transporte não-regular, incluindo regionais e cargueiras, foi suprimida a delimitação de áreas para exploração do transporte regional e a exclusividade desfrutada, dentro das mesmas, por algumas empresas; flexibilizaram-se os parâmetros para a concessão de linhas; foram designadas novas empresas nacionais para explorar o Transporte Aéreo internacional.”

Hoje o Brasil possui atuando em seu mercado quatro grandes companhias áreas com voos comerciais: TAM, Azul, Gol, Avianca e outras menores que transportaram no ano de 2013 cerca de 111 milhões de passageiros. Se compararmos com o ano de 2002, onde foram transportados 36 milhões de pessoas, o crescimento é de 308%.

Um dos motivos do crescimento do número de vendas de bilhete é creditado ao valor do ticket médio que vem reduzindo a cada ano. No ano de 2002 este valor era de 545 reais e passou no ano de 2013 para 326 reais.

Com o mercado em franca expansão sentiu-se a necessidade de se criar uma Agência para regular o serviço de aviação no País, assim através da Lei número 11.182 de 27 de setembro de 2005 foi criada a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil que tem como objetivo regular o sistema aéreo brasileiro.

Já no ano de 2011 é criada a SAC – Secretaria de Aviação Civil que passou a contar em sua estrutura com a ANAC e a Infraero – empresa que administra alguns aeroportos do país.

REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DO AERONAUTA

Se a aviação brasileira avançou tanto, principalmente nos últimos 15 anos como demonstrado anteriormente, não podemos dizer o mesmo sobre a regulamentação do aeronauta. A Lei que atualmente regula a categoria tem mais de 30 anos. É do tempo em que quase não se realizavam voos noturnos no país.

A citada Lei é a de número 7183 de 05 de abril de 1984. Desde que foi sancionada pelo então presidente João Figueiredo, não sofreu nenhuma modificação, sendo complementada de maneira tímida, no que tange a um item trabalhista apenas, pela edição da Lei número 7855 de 24 de outubro de 1989.

Segundo a regulamentação, o Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho. São aeronautas: o comandante, o copiloto, mecânico de voo e comissários.

Passados 31 anos é imperativa a revisão de vários itens da legislação como reserva, sobreaviso, tempo de hora em solo, tempo de madrugada, divulgação de escala de trabalho entre outros. Porém a principal queixa dos aeronautas está relacionada à fadiga. A legislação em vigor permite, por exemplo, que o piloto trabalhe por até 6 madrugadas seguidas.

Outro ponto muito criticado na legislação atual é o número mínimo de folgas. Hoje o aeronauta tem garantido em Lei apenas 8 folgas. Este número é muito baixo se comparado aos números de folgas praticados nas principais companhias aéreas do mundo.

Companhias	Folgas
US Airways	11
Delta	12 ou 13
Southwest	15 ou 16
United	12 ou 13
Brasil	8

A jornada de trabalho estabelecida para os aeronautas brasileiros também é criticada. O número máximo de horas da jornada do aeronauta estabelecido no Brasil é de 11 horas, enquanto países da Europa, Estados Unidos e Austrália praticam uma Jornada “flexível” com o auxílio do sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga, que através de uma soma de fatores científicos, oferece maior segurança para que o piloto mais descansado possa ter uma jornada de trabalho maior. Vale ressaltar que a atual legislação brasileira, da maneira como é redigida, não prevê a implantação do sistema de gerenciamento de fadiga já aplicado em boa parte do mundo. Posteriormente este tema será abordado com maior detalhe. Segue detalhamento da jornada diária de trabalho praticada em algumas companhias aéreas:

Companhias	Jornada
US Airways	10 a 14h
Delta	8:30 a 13h
Southwest	9 a 13h
United	9 a 13h
Brasil	11

O aeronauta, pela especificidade da sua atividade, além de ser submetido a possíveis longas jornadas de trabalho, sofre com as variações constantes nos horários de trabalho por turnos. Em um dia trabalha-se pela manhã, posteriormente numa madrugada e assim por diante. Na busca por uma aviação competitiva por muitas vezes não é dado ao piloto tempo hábil para que seu corpo se adapte à sua jornada.

A rígida jornada brasileira, aliada a possibilidade do piloto poder voar seis madrugadas consecutivas, a variação de turnos de trabalho e aos poucos números de folgas estabelecidos em Lei sem a implantação de um Sistema de

Gerenciamento de Risco de Fadiga pode levar o piloto brasileiro a uma situação de extremo cansaço muitas das vezes comparada com a ingestão de bebida alcoólica.

Fato é que a atual legislação brasileira, defasada, não leva em consideração a fadiga como efeito de risco.

Ao serem analisados todos esses fatores, surge o questionamento sobre a saúde psicológica e fisiológica dos pilotos no seu cotidiano de trabalho, e quais medidas podem ser tomadas como prevenção para a diminuição do erro humano.

FADIGA NA AVIAÇÃO

Charles A. Lindbergh, o primeiro piloto a cruzar o atlântico num voo solitário, no ano de 1927, que durou 33 horas e 30 minutos, relata bem em seu diário o que é a fadiga:

"Minha mente estala on e off... Eu tento deixar uma pálpebra fechada de cada vez enquanto a outra eu sustento aberta com o meu desejo. Mas o esforço é inútil. O sono está vencendo. Todo o meu corpo reclama que nada, nada que se pode obter na vida, é tão desejado quanto o sono. Minha mente está perdendo a firmeza e o controle"

Desde quando avoquei a relatoria deste projeto foi comum ouvir de aeronautas relatos sobre cansaço. Na mesa redonda realizada na Cidade do Rio de Janeiro para o debate deste projeto foi comum ouvir que pilotos combinavam período de sono com os copilotos durante a viagem. Houve até relato de caso em que os dois pilotos, por descuido, dormiram ao mesmo tempo durante a aproximação a um aeroporto brasileiro.

Em um mundo onde a aviação se torna cada vez mais necessária e o tráfego aéreo vive aumentando, o perigo de um piloto exausto se torna uma realidade.

Num modo geral as principais causas da fadiga são:

- 1 – Falta de sono
- 2 – Stress
- 3 – Ansiedade
- 4 – Quebra do ciclo circadiano

5 – Saúde

Por causa do tipo de atividade desempenhada é comum que pilotos sejam expostos, em um mesmo período, a vários agentes causadores de fadiga. Exemplifico: Um piloto que foi escalado para voos na madrugada, período em que o ciclo circadiano é quebrado, que não conseguiu dormir durante o dia, pelo contrário, realizou tarefas domésticas como levar filhos à escola, fazer compras de mercado, pagar contas, e que voou com condições climáticas adversas que causaram ansiedade e stress passou num mesmo momento por 4 das 5 causas listadas. Se repetidas vezes esta combinação for mantida, rapidamente o mesmo piloto começará a apresentar problemas de saúde.

O trabalho por turnos agrava todas as causas da fadiga, já que o corpo humano precisará, a todo momento, se readaptar as horas em que será colocado em atividade. Vale ressaltar que segundo Denis Martinez, professor da faculdade de medicina da UFRGS:

“o Homo Sapiens é uma espécie diurna, adaptada para exercer suas atividades na fase clara do ciclo claro/escuro e repousar na fase escura. O desenvolvimento de nosso sistema visual e nossa dependência da informação luminosa nos caracteriza como espécie diurna. O período principal de sono na nossa espécie situa-se, portanto, na fase escura, mas podem ocorrer outros momentos de repouso ao longo do dia.” (MARTINEZ et al., 2008, p. 174- 5).

Como consequência a fadiga traz:

- 1 – Reações Lentas
- 2 – Redução do alerta situacional
- 3 – Redução na capacidade de concentração
- 4 – Fixação
- 5 – Perda de memória recente
- 6 – Tomada de decisão prejudicada ou erros de julgamento
- 7 – Distração
- 8 – Perda de iniciativa

9 – Redução da percepção visual

10 – Perda de humor

Algumas destas consequências listadas, em um piloto de aeronave, podem significar um grave risco para a segurança da tripulação e passageiros.

Uma pesquisa sobre o impacto do cansaço dos pilotos na aviação civil brasileira mostrou que, a cada 146 horas de voo, um piloto comete um erro. Coordenada pelo comandante Paulo Licati, da Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil, o estudo analisou 155 326 horas de voo (seis meses) de uma grande companhia aérea no Brasil em 2012. Foram realizadas cerca de 1370 pesquisas entre comandantes e copilotos.

Esta pesquisa foi apresentada entre os dias 7 e 8 de novembro de 2012 pelo mesmo comandante na 58ª Assembleia do CNPAA – Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

Neste período, foram registrados 1 065 erros por parte dos pilotos. Do total, 50% dos erros ocorreram entre 0h e 6h, quando o corpo humano tem seu estado de alerta reduzido. O trabalho mostra ainda que um piloto acordado há 18 horas equivale a uma pessoa que tenha ingerido 1,2 litros de cerveja.

A pesquisa aponta que a maioria dos pilotos (76%) que trabalharam entre 4 e 6 dias seguidos, demonstram que os efeitos da fadiga foram sentidos já entre o segundo e o quarto dia de trabalho. Isto mostra que a maioria dos pilotos está trabalhando sob alguns dos efeitos da fadiga.

Entre os sintomas fisiológicos da fadiga, os mais destacados foram:

- 1 – Bocejo – 76%
- 2 – Dificuldade de manter os olhos abertos – 54%
- 3 – Vontade de esfregar os olhos – 44%
- 4 – Piscada frequente – 34%
- 5 – Cabeça balançando ou caindo – 32%

Entre os sintomas cognitivos, os mais destacados foram:

- 1 – Atenção prejudicada - 81%
- 2 – Comunicação Reduzida – 61%
- 3 – Consciência situacional prejudicada – 54%

- 4 – Mau humor – 36%
- 5 – Memória prejudicada – 34%

Entre os principais fatores causadores da fadiga foram destacados:

- 1 – Fadiga acumulada – 62%
- 2 – Descanso Insuficiente entre jornadas – 52% (O primeiro e o segundo dados combinados mostram que os pilotos não possuem tempo de descanso necessário entre uma jornada e outra)
- 3 – Transição da Jornada Noite e dia – 41% (quebra do ciclo circadiano)
- 4 – Hotel/ descanso – 37%
- 5 – Jornada longa – 36%

Os pilotos foram também questionados sobre qual atitude tomaram para minimizar os efeitos da fadiga:

- 1 – Avisei ao colega sobre o risco da minha fadiga – 61%
- 2 – Ingeri Cafeína – 61%
- 3 – Tirei uma soneca em voo de até 40 minutos – 30%
- 4 – Coordenei a carga horária de trabalho – 26%
- 5 – Comida ou bebida – 19%

Neste item, 5% dos pilotos ainda relataram que dormiram mais que 40 minutos. Segundo pesquisadores do sono, o profissional que precisa tomar decisões rápidas, como é o caso de pilotos, tem de estar pelo menos uma hora acordado antes de reassumir suas funções. Somente assim ele poderá se recuperar satisfatoriamente da inércia causada pelo sono profundo.

A pesquisa ainda mostra que a maioria dos erros cometidos por pilotos durante um voo ocorre no período entre 00:01hs e 05:59 hs. Durante este período ocorrem cerca de 9,47 erros a cada 1000 horas de voo. Para efeito de base comparativa, durante o período de 06:00 a 11:59 hs ocorrem cerca de 6,47 erros a cada 1000 horas de voo.

Segundo estatísticas do NTSB (National Transportation Safety Board) A fadiga humana contribui para aproximadamente 20% dos incidentes e acidentes aéreos.

Na aviação mundial já existem diversos relatos de acidentes que tiveram como um dos fatores a fadiga:

1993 Kalitta International, DC-8-61F, Guantanamo Bay;
 1994 Air Algerie, 737-200F Coventry, UK;
 1997 Korean Air, 747-300, Guam;
 1999 American Airlines, MD-82, Little Rock, USA;
 2001 Crossair, BAe146 at Zurich, Switzerland;
 2002 AgcoCorp, Challenger 604, Birmingham, UK;
 2004 MK Airlines, 747-200F, Halifax;
 2004 Corporate Airlines, BAeJetstream31, Kirksville, USA;
 2004 Med Air, Learjet35A, San Bernadino, California;
 2005 Loganair, B-N Islander, Machrihanish, UK;
 2006, 27 de Agosto, Comair, CRJ100, Lexington KY (fadiga tanto do controlador quanto dos pilotos)
 2007, 25 de Junho, Cathay Pacific 747F, colisão em solo em Stocolmo Arlanda. Investigadores suecos apontaram fadiga da tripulação como fator contribuinte. (Tripulação acordada entre 18-20hrs);
 2007, 28 de Outubro, JetX, 737-800TF-JXF, grave runway excursion em Keflavik, Islândia;
 2009, 12 de Fevereiro, Colgan, Dash8-Q400 em Buffalo, USA, fadiga dos 2 pilotos, 50 mortes;
 2010, 22 de Maio, Air India Express, Boeing 737-800, Mangalore, India, Capitão dormiu a maior parte do voo, acordou pouco antes do pouso e não foi possível evitar a morte de 158 pessoas.

De toda esta lista de acidentes, os dois últimos foram fundamentais para que o governo americano aprofundasse seus estudos sobre o perigo da fadiga de pilotos de aeronave e promovesse profundas alterações na sua legislação, principalmente no que tange ao controle dos novos voos e a carga horária dos pilotos.

O acidente em Buffalo, no ano de 2009, marcou a aviação americana. A princípio não houve qualquer falha mecânica durante o voo. Na investigação do acidente, os agentes do Conselho Nacional de segurança dos Transportes ficaram abismados com os relatos extraídos da gravação de cabine. O comportamento dos pilotos não condizia com o momento. Enquanto as condições climáticas e a altitude

do avião exigiam dos pilotos total concentração, eles estavam rindo e conversando de uma maneira tão descontraída que pareciam estar sob efeito de alguma substância psicoativa. Foi aí que o avião perdeu estabilidade e após uma sequência de erros do piloto e copiloto a aeronave caiu. Para os analistas do caso, medidas simples poderiam ter resolvido o problema, porém piloto e copiloto cansados tomaram atitudes totalmente contrárias a qualquer manual de aviação e cometeram erros que segundo o Conselho de segurança americano não seria cometido nem por estudantes.

O outro acidente ocorreu no ano de 2010 na Índia. O piloto cansado dormiu quase todo o voo. No momento de aproximação com o local de pouso o copiloto foi informado que os radares do aeroporto estavam quebrados e que a aproximação do aeroporto deveria ser visual. A princípio, isto impõe uma dificuldade, mas não é um problema. Ao acordar, o piloto não conseguiu se recuperar a tempo de começar a tomar decisões rápidas sobre seu plano de aproximação e descida. Ao perceber que ainda estava muito alto para pousar no aeroporto de Mumbai, o piloto ao invés de refazer todo o processo, decide iniciar uma descida brusca com o bico da aeronave apontando para baixo, quase em uma posição “kamikaze”. Mesmo sendo alertado que não conseguiria pousar pelo copiloto e pelos equipamentos do avião, ele decide, numa atitude completamente irracional e ainda embriagado pelo sono, ir até o fim. Com a recuperação das gravações de cabine, os analistas do mesmo conselho de segurança americano puderam investigar as causas do acidente. Constam nos relatórios finais, que através das gravações ouvia-se roncos por longos períodos, coisa nunca ouvida antes em nenhum outro acidente.

Nos dois desastres relatados acima, os equipamentos eletrônicos avisaram aos pilotos que algo estava errado, mas a fadiga fez com que os mesmos interpretassem aquelas informações de maneira incorreta. Mesmo com todo avanço tecnológico trazido pela aviação moderna, a avaliação do ser humano é fundamental para que todo este aparato seja bem utilizado.

A partir do acidente ocorrido no município de Bufallo e o posterior acidente na Índia o governo americano decidiu no ano de 2011 alterar sua legislação para tornar mais rígida regras de segurança, jornada de trabalho, folgas e outros com o intuito de minimizar o perigo da fadiga e decidiu também pela implantação do FRMS – Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA

Segundo o Comandante Paulo Licati, o sistema de gerenciamento de fadiga nada mais é que um meio de monitoramento por dados e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança relacionados à fadiga, com base em conhecimentos e princípios científicos, bem como a experiência operacional, que visa assegurar ao pessoal pertinente a realização de suas tarefas em níveis adequados de alerta.

Resumindo, o SGRF nada mais é do que um programa de computador que auxilia a área de recursos humanos das empresas a montar a escala de seus pilotos. Através de análises científicas, o programa identifica que piloto estaria melhor “descansado” para enfrentar determinada escala de trabalho dentro da empresa.

O também especialista em gerenciamento de fadiga, Raul Bocces afirma que o SGRF não substitui a gestão humana no planejamento de escalas, deixando claro que o programa deve ser um complemento, mais uma barreira de segurança.

A revista aeromagazine na sua edição nº 209 traz matéria intitulada de “A vez do FRMS”. Para explicar melhor a metodologia, a revista afirma que o sistema “conta com diversos modelos biomatemáticos para gestão de fadiga. São softwares que ajudam a avaliar o desempenho humano, principalmente no que tange a variações do ciclo circadiano (relógio biológico), a homeostase (tempo acordado) e o sono (débito, quantidade e qualidade). Os modelos estão em constante desenvolvimento, mas já se mostram eficazes ferramentas na avaliação de riscos. Eles também servem para auxiliar na investigação tanto de problemas apontados em relatórios específicos de fadiga como de erros mensurados pelo FOQA (Flight Operations Quality Assurance) e de incidentes e acidentes.”

A ICAO – Organização Internacional da Aviação Civil no ano de 2011 lançou dois manuais com considerações a respeito do sistema de gerenciamento de fadiga. Desde então o Brasil já tem conhecimento destes manuais, por ser membro da ICAO, mas ainda não conseguiu implementá-lo por falta de atualização da Legislação vigente.

A ABEAR – Associação Brasileira das Empresas Aéreas em parceria com a IATA – Associação Internacional do Transporte Aéreo, realizaram no dia 23/04/2015 ciclo de debates onde trouxeram especialistas internacionais para apresentar às autoridades e parlamentares as melhores práticas de Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga (SGRF) em mercados como o americano e o europeu.

Kathryn Jhones representante da autoridade de aviação civil do Reino Unido destacou que desde 1972 esse tema foi estudado por meio de um Comitê formado por pessoal do CAA, operadores aéreos, associações de pilotos, cientistas e peritos médicos.

O capitão Jim Mangie, da Delta Air Lines, detalhou o processo na Federal Aviation Administration (FAA), que começou em 2009 e levou em consideração a segurança, produtividade e custos. Destacou que os Estados Unidos possuem 4 fusos horários e que isto era um dificultador para a aclimação dos pilotos. Como conclusão, os americanos estabeleceram limitações do tempo de voo mais rigorosas, porém garantiram maior flexibilidade na legislação para a implementação do Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga.

Já Viktor Robeck, diretor-assistente de Segurança, Operações de Voo, Treinamento e qualificação da IATA, citou o Manual para a Implementação do SGRF, que nasceu de trabalho conjunto entre IATA, ICAO e Federação Internacional dos Pilotos de Linhas Aéreas (IFALPA, em inglês). Ele esclareceu que não existe uma versão padrão que sirva para todas as empresas aéreas, pois o sistema tem de ser desenvolvido por elementos da própria companhia com integral conhecimento de suas operações.

Por fim, todos os palestrantes demonstraram que nos países onde o SGRF foi implementado, o processo se iniciou com a atualização da legislação que passou a permitir a implementação do SGRF e posteriormente passou a ser conduzido pela Autoridade Aeronáutica local.

Do processo de formulação do parecer:

Assim que fui eleita para a Presidência da Comissão de Viação e Transportes, a primeira associação a procurar a Comissão foi a ABEAR – Associação Brasileira de Empresas Aéreas. Enquanto me reunia com seus representantes já aguardava na antessala da Comissão o SNA – Sindicato Nacional dos Aeronautas. Todas as duas reuniões que ocorreram neste mesmo dia foram para tratar do PL 8255/2014. A partir de então resolvi avocar esta relatoria e foi montado um cronograma semanal de reuniões para tratar do assunto.

Iniciamos este processo recebendo separadamente representantes das empresas e dos aeronautas.

Posteriormente, com o intuito de acelerar o processo de consenso em torno dos artigos deste projeto, passamos a receber as duas representações em um mesmo horário.

Marcamos então uma mesa redonda de debates na cidade do Rio para ouvir os aeronautas.

Logo em seguida a ABEAR agendou seminário sobre a formulação e implementação do Sistema de Gerenciamento de Fadiga. Tivemos a oportunidade de assistir autoridades internacionais relatando suas experiências na implementação deste sistema em diversas companhias aéreas.

Foi marcada também Audiência Pública na Câmara dos Deputados, onde pudemos ouvir a representação sindicato, associação das empresas, especialista em risco de fadiga, ANAC e SAC.

A partir de então, em parceria com a Secretaria de Aviação Civil, passamos a articular diversas reuniões entre Sindicato e Empresas para que fosse apresentado a todos como seria atuação da SAC/ ANAC na regulamentação da nova legislação, caso fosse aprovada. As reuniões na SAC também serviram para que empresas e sindicato pudessem chegar a consenso sobre pontos do projeto.

Conversei, também, com os presidentes e representantes de todas as empresas que procuraram a comissão para tratar do assunto.

Durante todo este período, não houve uma semana sequer que não tratei deste tema. Debates com todos os interessados e compareci a todas as reuniões em que fui convidada. Propusemos e realizamos mesas de debate e audiência pública. Foram 4 meses de muito diálogo, trabalho e dezenas de reuniões para se chegar aos termos deste relatório.

II - DO VOTO.

De todas as alterações que propomos, o maior ganho deste substitutivo é a previsão de utilização do SGRF – Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga. O conceito do substitutivo foi todo desenvolvido a partir deste sistema. A sua implementação representará um marco na legislação brasileira e garantirá que o Brasil passará a dispor do mais moderno instrumento de prevenção à fadiga dos aeronautas. Vale ressaltar que este instrumento é utilizado com sucesso nos Estados Unidos, Europa, Austrália e outros mercados. O Brasil, por possuir uma

legislação desatualizada, não permitia que a ANAC regulamentasse tal sistema. Dito isto passaremos a descrição ponto a ponto dos principais itens.

1 – A primeira alteração proposta é justamente a definição sobre quem são os aeronautas. A lei em vigor ainda lista como profissionais desta categoria o navegador e o radioperador de voo, profissões que não existem mais. Hoje são aeronautas os pilotos, os mecânicos de voo e os comissários.

2 – A atual legislação permite que o aeronauta tenha o mínimo de apenas 8 folgas. Nossa proposta é aumentar o número de folgas para 10, podendo este número ser reduzido para 9 em Convenção ou acordo coletivo de trabalho. Percebam que o aumento de folgas não é indiscriminado. Os grandes países, em sua aviação, já proporcionam números maiores de folgas para seus aeronautas.

Somente como curiosidade, listaremos algumas empresas e seus números de folgas:

Delta - USA - 12 a 13 folgas - doméstica e internacional

Unites - USA - 12 a 13 folgas - doméstica e internacional

Jet Blue - USA - 12 folgas - doméstica low cost

Southwes - USA - 15 a 16 folgas - doméstica low cost

QANTAS - Australia - 10 a 12 folgas - doméstica

QANTAS - Austrália - 12 a 15 folgas - Internacional

Emirates - Emirados Árabes - 12 a 15 folgas - Internacional

Flydubai - Emirados Árabes - 10 a 14 folgas - doméstica

Easyjet - Inglaterra - 10 a 12 folgas - doméstica low cost

Ryan Air - Inglaterra - 12 folgas - doméstica low cost

KLM - Holanda - 12 a 15 folgas - doméstica e internacional

Canadá - Todas empresas Canadenses - 11 folgas - doméstica ou internacional

Aerolineas - Argentina - 9 a 11 folgas - doméstica ou internacional

3 – Aumentando, mesmo que minimamente, o número de folgas, temos que nos preocupar com propostas que garantam o aumento responsável da produtividade do aeronauta por dois motivos: A primeira porque a produtividade é preocupação

constante dos tripulantes, pois o salário variável de um tripulante representa entre 50 a 60% do valor total da remuneração da categoria. Segundo por que não podemos onerar em excesso as companhias aéreas. Para isso tomamos algumas iniciativas que garantirão mais produtividade para as empresas:

- Eliminação dos limites trimestrais de voo;
- Possibilidade de utilização de tripulação composta em voos nacionais; e
- possibilidade de aumento das jornadas diária, mensal e anual das empresas que possuem SGRF.

Enquanto, por um lado pedimos às empresas um maior número de folgas, por outro oferecemos também instrumentos mais que suficientes para as mesmas compensarem suas perdas com aumento da produtividade.

3.1 –Para oferecer maior segurança a este aumento de produtividade a ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional – braço da ONU em regulamentação civil internacional, recomendou a todos os seus filiados, e o Brasil é um deles, a implementação do Sistema de gerenciamento de Fadiga. A metodologia do sistema ajuda a empresa aérea a identificar os riscos de fadiga em suas operações, o que lhe permite formatar políticas de escalas mais adequadas às suas missões. Graças a este auxílio, o SGRF permite o aumento da produtividade, reduz a contratação excessiva, corta custos e diminui o índice de incidentes.

Cabe ressaltar que a atual legislação brasileira, como foi redigida não permite a implementação do sistema gerenciamento de risco de fadiga. Para resolver este problema, incluímos no substitutivo a Seção III que trata sobre o sistema e fizemos alterações em diversos artigos para permitir a flexibilização dos níveis de jornada de trabalho a fim de que a ANAC possa criar novos parâmetros através de metodologia científica integrada ao SGRF.

Nos diversos países em que o gerenciamento da fadiga humana já fora instalado, é de responsabilidade das autoridades aeronáuticas a determinação dos limites técnicos e todas as limitações para o uso das tripulações, porém os acordos coletivos de trabalho determinam os parâmetros trabalhistas do uso desse sistema, levando em consideração os impactos nos postos de trabalho, produtividade e segurança. A ANAC em reunião com as empresas e os aeronautas se comprometeu em regulamentar a implantação deste sistema no País.

Enquanto não houver a regulamentação dos itens necessários para a implementação do sistema pela ANAC e pelas empresas aéreas valerá os limites

estabelecidos pela Lei atual.

Na prática, esta Lei estabelecerá os índices de segurança para limites de jornada de trabalho, número de voos e pousos, de sobreaviso, reserva e tantos outros a serem cumpridos pelas empresas que não possuírem o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga. Para as que possuírem o sistema regulamentado pela ANAC estes índices serão flexibilizados. A aviação em todo o mundo, nos dias de hoje, é assim. O conceito desta Lei é oferecer limites para quem não implementar sistemas de gerenciamento de fadiga.

Com a implementação do SGRF temos a segurança necessária para garantir a implementação de regras que aumentem a produtividade do aeronauta. As regras alteradas são as seguintes:

3.2 - Hoje o tripulante possui estes limites para horas de voos separados em mês, trimestre e ano:

	Mensal	Trimestral	Anual
Avião Convencional	100	270	1000
Avião turboélices	100	255	935
Avião a jato	85	230	850
Helicópteros	90	260	960

Nossa proposta é alterar o conceito da Lei. Hoje a legislação traz limites máximos a serem respeitados. Agora propomos a criação de limites mais restritivos para as empresas que não implantarem o SGRF. Para as outras, o limite será estabelecido pela ANAC.

Para isso propomos o seguinte:

	Mensal	Anual
Avião Convencional	100	960
Avião Turbo Hélice	85	850
Avião a jato	80	800
Helicopteros	90	935

3.3 - O substitutivo ainda suprimirá os limites trimestrais. Segundo o sindicato nacional dos aeronautas a eliminação do limite atual trimestral de horas de voo possibilitará um aumento de 17% na produtividade mensal (quando em alta temporada) e, ao menos 7% de aumento na produtividade anual.

Atualmente, para aviões a jato, como exemplo, existe um limite trimestral de 230 horas de voo, o que no período de alta temporada (de outubro a março), faz com que os tripulantes estejam limitados a 76.6 horas por mês. Sem este limite trimestral os pilotos poderão voar mais horas nos meses de alta temporada.

Ressaltamos que a retirada do limite trimestral de horas de voo trata-se de uma das medidas compensatórias, a fim de que sejam disponibilizados mais folgas mensais, sem que seja afetada a produtividade das empresas.

3.4 - O substitutivo apresentado também altera a jornada diária de trabalho. Reduzimos o número de horas para as empresas que não possuem o SGRF. Para as empresas que adotarem o sistema este horário será flexibilizado de acordo com as regras da ANAC. Em todos os países onde foi implantado o SGRF a autoridade aeronáutica foi responsável por esta tarefa. Foi muito debatido em todas as reuniões, seja com empresas, sindicato ou poder público, a possibilidade de se importar tabelas já aplicadas nos Estados Unidos, Europa ou Austrália. O projeto de Lei 8255/2014 ao qual apresento substitutivo trazia, por exemplo, estas tabelas importadas de outros países. Decidiu-se que a aviação brasileira, por possuir características próprias específicas, deverá construir sua própria tabela. A ANAC, seja nas conversas com esta relatoria e na Audiência Pública realizada no Plenário da CVT, se comprometeu com esta tarefa.

Os limites diários de jornada de trabalho passarão para:

	Lei 7183/ 1984	Substitutivo
Tripulação Simples	11 hs	9 hs
Tripulação Composta	14 hs	12 hs
Tripulação de revezamento	20 hs	16 hs

Os limites que estamos adotando para jornada diária, e que valerá para as empresas que não adotarem o SGRF, são os mesmos previstos na legislação australiana.

Posso adiantar que as empresas que implantarem o SGRF terão a possibilidade de utilizar seus tripulantes por mais tempo. Em média, a estimativa é que os aumentos serão os seguintes:

	Lei 7183/ 1984	Tripulação com SGRF
Tripulação Simples	11 hs	Até 14 hs
Tripulação Composta	14 hs	Até 16 hs
Tripulação de revezamento	20 hs	Até 20 hs

3.5 - A possibilidade do uso de tripulação composta em voos domésticos é proibida pela legislação atual. Com o mesmo intuito de encontrar uma forma de manutenção dos níveis de produtividade, sem que isso seja utilizado para a diminuição de postos de trabalho, propusemos a utilização dessa ferramenta, que será utilizada para a compensação do aumento do número de folgas, mantendo-se a produtividade. A tripulação composta tem a possibilidade de voar mais horas, não sofrendo os limites da tripulação simples. Hoje uma tripulação simples tem 2 pilotos mais 3 ou 4 comissários (depende do avião) com limite de jornada em 11 horas.

Uma tripulação composta, hoje proibida em voos domésticos, aumenta 1 piloto e 25% dos comissários (na prática aumenta 1 piloto e 1 comissário nos aviões que as empresas brasileiras utilizam em voos domésticos) e permite jornada de 14 horas. Este aumento para 14 horas de jornada, 3 horas a mais do que o normal, apenas adicionando 1 piloto e 1 comissário, aumentará a produtividade das empresas.

4 – Outra alteração proposta é que a definição da base contratual passará a ser atrelada a um aeroporto. No Brasil as bases contratuais são atreladas as cidades (ex: São Paulo com Congonhas e Guarulhos, Rio de Janeiro com Santos Dumont e Galeão e Belo Horizonte com Pampulha e Confins) com aeroportos distantes entre si quase 50 km.

No mundo todo, a base contratual dos aeronautas está vinculada a um aeroporto, justamente para que o profissional possa se planejar, inclusive definir seu local de moradia perto de um aeroporto. Hoje, por exemplo, aeronautas que tem sua base contratual definida na cidade do Rio não sabem se moram na Zona Sul para ficar mais próximo do (aeroporto Santos Dumont) ou a Ilha do Governador, para ficar mais próximo do aeroporto do Galeão.

É de conhecimento de todos que o tempo de deslocamento entre sua casa e o local de trabalho (aeroporto) impacta diretamente na gestão de fadiga do tripulante, consequentemente na segurança de voo.

Apesar deste deslocamento ser fundamental para a gestão de fadiga e a vida social do tripulante, algumas empresas não disponibilizam transportes entre os aeroportos em certos horários. Nesses casos, o tempo de repouso é reduzido, gerando impacto no descanso e convívio familiar.

Veja abaixo um exemplo prático desta situação:

Ex: um tripulante que tem base SP e escolheu residir próximo ao aeroporto de Congonhas, quando assumindo programação de voo em Guarulhos (hoje considerada mesma base) deverá sair de casa com antecedência mínima de 2 a 3 horas (tempo descontado de seu repouso e sem contabilizar jornada de trabalho) a fim de se deslocar em condução fornecida pela empresa de transporte entre os aeroportos. Caso o voo deste tripulante termine em Guarulhos, ele deverá pegar o transporte no horário que a empresa disponibilizar (hoje sem nenhuma regulação) enfrentar o trânsito de, em média, 2 horas e chegar em sua residência em média 3 horas depois do término do voo.

Na prática, o repouso de 12 horas do tripulante, fica diminuído para 9 a 10 horas quando iniciando ou finalizando a programação em aeroporto diferente de sua opção de residência. Quando inicia e finaliza a sua jornada em aeroporto distante de sua residência este repouso é diminuído entre 4 a 6 horas (tempo gasto no deslocamento e não contabilizado para jornada).

Cientes porém, da necessidade de flexibilização das operações em mais de um aeroporto, caso as empresas se utilizem deste expediente, criamos uma compensação no tempo de descanso e obrigação no

fornecimento do transporte, para que um aeronauta possa atender mais de um aeroporto, como prevê o artigo 25.

Incluímos também artigo determinando que os tempos superiores a 90 minutos de deslocamento entre o local de repouso e o local de apresentação fora da base contratual e em condução oferecida pelo empregador terão o tempo superior a 90 minutos computados como jornada de trabalho.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) determina que o tempo mínimo de repouso para que uma pessoa possa retornar a suas atividades laborais seja de 10 horas (8 horas de oportunidade de sono e mais 2 horas para necessidades fisiológicas básicas como alimentação e higiene pessoal).

É de conhecimento de todos de que o tempo mínimo de repouso para tripulações simples é de 12 horas. Porém, em algumas localidades, como Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Natal e Fortaleza, as longas distâncias entre aeroporto e cidade, assim como o trânsito congestionado, fazem com que os tripulantes deixem o local de repouso com até 3 horas de antecedência para o início da jornada, contrariando o tempo mínimo estipulado pela OMS.

5 – Proponho também a alteração na regra de divulgação da escala de trabalho dos aeronautas. A atual regulamentação prevê antecedência de 2 dias para divulgação das escalas na primeira semana do mês e 7 dias para as demais semanas. Propus neste relatório uma regra intermediária. Durante 8 meses do ano as empresas deverão divulgar as escalas mensais com, no mínimo, 5 dias de antecedência. Nos outros 4 meses do ano permitimos a divulgação de escala semanal com 2 dias de antecedência. A divulgação das escalas de trabalho com uma antecedência maior permite que os pilotos planejem melhor a sua vida, escolhendo inclusive períodos de descanso. Esta medida vem de encontro a uma das premissas deste projeto que é a melhoria da qualidade de vida desta categoria.

A prática nas empresas internacionais é de 15 dias ou mais de antecedência na publicação das escalas, e algumas com períodos que chegam a semestrais ou anuais.

6 – O art. 32 do substitutivo trata do limite de hora de voo por dia. Hoje a Legislação brasileira permite os seguintes limites máximos:

	Horas	Pousos
Tripulação Simples	09:30hs	5
Tripulação Composta	12hs	6
Tripulação de revezamento	15hs	4
Tripulação de helicópteros	8hs	S/L

Propomos os seguintes limites para as empresas que não possuem o SGRF:

	Horas	Pousos
Tripulação Simples	8 hs	4
Tripulação Composta	11 hs	5
Tripulação de revezamento	14 hs	4
Tripulação de helicópteros	7 hs	S/L

Vale ressaltar que as empresas que implementarem o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga cumprirão novos limites estabelecidos pela ANAC.

A legislação americana (FAR 117) obriga a todos os operadores envolvidos em aviação comercial a possuírem o SGRF, por isso a mesma não traz limites para quem não tenha o sistema de gerenciamento da fadiga. Os limites de horas de voo de que a legislação americana traz variam de 8 a 9 horas para tripulação. Perceba que são limites máximos, mesmo com a implementação do SGRF.

A legislação Australiana (CAO 48) traz a possibilidade de operadores não terem sistema de gerenciamento de fadiga (opção do operador), e é semelhante ao que estamos propondo no Brasil. Esse modelo traz limites de jornadas e horas de voo reduzidas, quando comparadas aos operadores que possuem o sistema de gerenciamento de fadiga, pois estes operadores não podem atestar a condição de seus tripulantes, já que não implantaram o sistema de gerenciamento.

Os limites adotados pela Austrália para operadores sem sistema de gerenciamento de fadiga é de 7 horas de voo. Estamos adotando o limite de 8 horas de voo.

7 – Também reduzimos o limite de voos na madrugada. Talvez este seja o tema mais sensível à população. Hoje, por incrível que pareça, um piloto pode voar 6 madrugadas seguidas. Alteramos esta regra permitindo que cada piloto possa apenas voar 2 madrugadas consecutivas, limitado a 4 madrugadas em uma semana.

8 – A Lei atual determina que a jornada de trabalho do aeronauta se encerra 30 minutos após parada do motor, tanto para voos domésticos como para voos internacionais. Na época da edição desta Lei, o tempo de desembarço de um voo internacional era muito menor, tendo em vista o menor número de passageiros. Sugerimos que se mantenham em 30 minutos para os voos domésticos e 45 minutos para voos internacionais.

9 – Propomos também que o salário variável do aeronauta só possa ser calculado em cima das horas de voo. Hoje, algumas empresas pagam por Km voado, o que gera bastante desconforto aos aeronautas. Como exemplo, as operadoras determinam que o trajeto Rio/ São Paulo tem 400Km de distância. Esta regra é injusta, pois não prevê que um voo Rio/ São Paulo pode sofrer desvio de rota por causa de mau tempo, mudança de aeroporto entre outros.

10 – O Substitutivo também traz a obrigatoriedade de pagamento aos aeronautas pelas horas que os mesmos permanecem em solo entre etapas. O mesmo pagamento deverá também ser feito aos profissionais em hora de treinamento.

11 – Também alteramos a regra das folgas simples. Hoje esta folga não está regulamentada. Através do substitutivo garantimos que dentre as 10 folgas garantidas em lei apenas 2 destas poderão ser simples. Todas as outras folgas deverão ser casadas. Outra regra relacionada a folga que introduzimos

no substitutivo é que pelo menos, uma vez no mês, o aeronauta tem direito a uma folga ao sábado e domingo.

Acredito que sejam estes os principais pontos do substitutivo apresentado. Foram 4 meses de muito trabalho para se chegar aos termos deste relatório.

Avançamos e escrevemos a muitas mãos o substitutivo apresentado. Chegamos a um acordo em quase 100% (cem por cento) do texto entre o sindicato representante da categoria e a Associação das empresas aéreas, além de termos consultados os órgãos governamentais que serão responsáveis pela implantação do SGRF e a fiscalização das demais regras estabelecidas por esta Lei.

Nas últimas semanas debatemos ponto a ponto, artigo a artigo para buscar o máximo de entendimento possível. Conseguir compatibilizar as necessidades das companhias aéreas com as reivindicações dos aeronautas parecia tarefa quase impossível quando iniciamos a relatoria deste projeto. A conclusão deste relatório, no entanto, mostra o poder do diálogo.

Agradeço a todos que nestes quatro meses participaram ativamente da elaboração deste substitutivo. Ao SNA, pela organização e apresentação de propostas em defesa da categoria e maturidade no debate. A ABEAR e às principais companhias aéreas por compreenderem a necessidade de atualização da legislação e demonstrarem compromisso com a segurança dos voos, seus tripulantes e passageiros.

Aos técnicos da SAC e ANAC, que foram fundamentais para ajustar todas as questões técnicas.

Aos funcionários do meu gabinete e ao corpo técnico da Comissão de Viação e Transportes desta casa, que foram incansáveis, trabalhando, as vezes, até a madrugada para que pudéssemos concluir este relatório.

Esperamos, com a aprovação desta proposição, entregar, como contribuição a aviação brasileira, que encurta as nossas distâncias e permite

a realização de muitos sonhos, uma legislação moderna capaz de garantir as empresas aéreas competitividade nas suas operações. Aos aeronautas melhores condições de trabalho e a toda população uma aviação segura e eficiente.

Pelo exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 8.255, de 2014, na forma **do substitutivo** que se segue.

Deputada CLARISSA GAROTINHO
Relatora

EMENDA MODIFICATIVA DO SUBSTITUTIVO Nº1

Inclua-se, após o art. 29 (Cap. II – Seção III) do Substitutivo, renumerando-se os demais, um artigo com a seguinte redação:

Art..... 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.

JUSTIFICAÇÃO

A nosso juízo, as regras e disposições legais que regem a profissão dos aeronautas, não podem, de maneira nenhuma, ter aplicação idêntica e total aos integrantes da categoria que desempenham sua atividade nos “Serviços Aéreos Especializados”.

Não há como compreender que as regras que serão aplicadas a pilotos da aviação comercial, comandando jatos que cruzam o Brasil e o Mundo, ligando capitais e integrando equipes multidisciplinares no desempenho da atividade, possam ser aplicadas a pilotos de aerofotogrametria e publicidade ou aos pilotos da aviação agrícola, para citar três categorias integrantes dos “Serviços Especializados”.

A especificidade das atividades, por si só, é suficiente para marcar diferenças gritantes, marcantes. Veja-se o caso da atividade da aviação agrícola, na qual os voos são realizados em estações definidas (ou seja, o calendário de voo é definido pela atividade agrícola, sazonal por excelência), em momentos específicos, ditados pela suspensão de uma chuva ou pela ausência de ventos, entre muitos outros exemplos que poderiam ser citados.

A própria legislação atual (Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), em seu artigo 202 reconhece esta diferença, quando remete a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. Também o RBAC 137, da ANAC reconhece a especificidade da atividade, diferenciando-a da aviação comercial.

Até hoje a regulação das relações de trabalho tem sido adequadamente tratada por convenções de trabalho específicas, o que permite moldar, em mútuo acordo, as condições em que os aeronautas do setor desenvolverão sua atividade profissional no âmbito do setor, com segurança e proteção legal.

Assim, entendo que é fundamental para o setor dos “Serviços Aéreos Especializados” que seja colocada na Lei, a excepcionalidade, orientada pelas peculiaridades e especificidades em que são desenvolvidas as atividades, sem o que se estará condenando o setor a enormes dificuldades, impossibilidade de operação adequada e, ao fim, desemprego.

Por essa razão, solicito a alteração do Substitutivo da nobre relatora, para inserir o texto aqui proposto.

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2015.

Deputado José Stédile

EMENDA MODIFICATIVA DO SUBSTITUTIVO Nº2

Inclua-se, após o art. 35 (Cap. II – Seção V) do Substitutivo, renumerando-se os demais, um artigo com a seguinte redação:

Art.....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.

JUSTIFICAÇÃO

A nosso juízo, as regras e disposições legais que regem a profissão dos aeronautas, não podem, de maneira nenhuma, ter aplicação idêntica e total aos integrantes da categoria que desempenham sua atividade nos “Serviços Aéreos Especializados”.

Não há como compreender que as regras que serão aplicadas a pilotos da aviação comercial, comandando jatos que cruzam o Brasil e o Mundo, ligando capitais e

integrando equipes multidisciplinares no desempenho da atividade, possam ser aplicadas a pilotos de aerofotogrametria e publicidade ou aos pilotos da aviação agrícola, para citar três categorias integrantes dos “Serviços Especializados”.

A especificidade das atividades, por si só, é suficiente para marcar diferenças gritantes, marcantes. Veja-se o caso da atividade da aviação agrícola, na qual os voos são realizados em estações definidas (ou seja, o calendário de voo é definido pela atividade agrícola, sazonal por excelência), em momentos específicos, ditados pela suspensão de uma chuva ou pela ausência de ventos, entre muitos outros exemplos que poderiam ser citados.

A própria legislação atual (Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), em seu artigo 202 reconhece esta diferença, quando remete a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. Também o RBAC 137, da ANAC reconhece a especificidade da atividade, diferenciando-a da aviação comercial.

Até hoje a regulação das relações de trabalho tem sido adequadamente tratada por convenções de trabalho específicas, o que permite moldar, em mútuo acordo, as condições em que os aeronautas do setor desenvolverão sua atividade profissional no âmbito do setor, com segurança e proteção legal.

Assim, entendo que é fundamental para o setor dos “Serviços Aéreos Especializados” que seja colocada na Lei, a excepcionalidade, orientada pelas peculiaridades e especificidades em que são desenvolvidas as atividades, sem o que se estará condenando o setor a enormes dificuldades, impossibilidade de operação adequada e, ao fim, desemprego.

Por essa razão, solicito a alteração do Substitutivo da nobre relatora, para inserir o texto aqui proposto.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2015.

Deputado José Stédile

EMENDA MODIFICATIVA DO SUBSTITUTIVO Nº3

Inclua-se, após o art. 44 (Cap. II – Seção VI) do Substitutivo, renumerando-se os demais, um artigo com a seguinte redação:

Art..... 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.

JUSTIFICAÇÃO

A nosso juízo, as regras e disposições legais que regem a profissão dos aeronautas, não podem, de maneira nenhuma, ter aplicação idêntica e total aos integrantes da categoria que desempenham sua atividade nos “Serviços Aéreos Especializados”.

Não há como compreender que as regras que serão aplicadas a pilotos da aviação comercial, comandando jatos que cruzam o Brasil e o Mundo, ligando capitais e integrando equipes multidisciplinares no desempenho da atividade, possam ser aplicadas a pilotos de aerofotogrametria e publicidade ou aos pilotos da aviação agrícola, para citar três categorias integrantes dos “Serviços Especializados”.

A especificidade das atividades, por si só, é suficiente para marcar diferenças gritantes, marcantes. Veja-se o caso da atividade da aviação agrícola, na qual os voos são realizados em estações definidas (ou seja, o calendário de voo é definido pela atividade agrícola, sazonal por excelência), em momentos específicos, ditados pela suspensão de uma chuva ou pela ausência de ventos, entre muitos outros exemplos que poderiam ser citados.

A própria legislação atual (Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), em seu artigo 202 reconhece esta diferença, quando remete a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. Também o RBAC 137, da ANAC reconhece a especificidade da atividade, diferenciando-a da aviação comercial.

Até hoje a regulação das relações de trabalho tem sido adequadamente tratada por convenções de trabalho específicas, o que permite moldar, em mútuo acordo, as condições em que os aeronautas do setor desenvolverão sua atividade profissional no âmbito do setor, com segurança e proteção legal.

Assim, entendo que é fundamental para o setor dos “Serviços Aéreos Especializados” que seja colocada na Lei, a excepcionalidade, orientada pelas peculiaridades e especificidades em que são desenvolvidas as atividades, sem o que se estará condenando o setor a enormes dificuldades, impossibilidade de operação adequada e, ao fim, desemprego.

Por essa razão, solicito a alteração do Substitutivo da nobre relatora, para inserir o texto aqui proposto.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2015.

Deputado José Stédile

EMENDA MODIFICATIVA DO SUBSTITUTIVO Nº4

Inclua-se, após o art. 47 (Cap. II – Seção VII) do Substitutivo, renumerando-se os demais, um artigo com a seguinte redação:

Art..... 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.

JUSTIFICAÇÃO

A nosso juízo, as regras e disposições legais que regem a profissão dos aeronautas, não podem, de maneira nenhuma, ter aplicação idêntica e total aos integrantes da categoria que desempenham sua atividade nos “Serviços Aéreos Especializados”.

Não há como compreender que as regras que serão aplicadas a pilotos da aviação comercial, comandando jatos que cruzam o Brasil e o Mundo, ligando capitais e integrando equipes multidisciplinares no desempenho da atividade, possam ser aplicadas a pilotos de aerofotogrametria e publicidade ou aos pilotos da aviação agrícola, para citar três categorias integrantes dos “Serviços Especializados”.

A especificidade das atividades, por si só, é suficiente para marcar diferenças gritantes, marcantes. Veja-se o caso da atividade da aviação agrícola, na qual os voos são realizados em estações definidas (ou seja, o calendário de voo é definido pela atividade agrícola, sazonal por excelência), em momentos específicos, ditados pela suspensão de uma chuva ou pela ausência de ventos, entre muitos outros exemplos que poderiam ser citados.

A própria legislação atual (Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), em seu artigo 202 reconhece esta diferença, quando remete a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. Também o RBAC 137, da ANAC reconhece a especificidade da atividade, diferenciando-a da aviação comercial.

Até hoje a regulação das relações de trabalho tem sido adequadamente tratada por convenções de trabalho específicas, o que permite moldar, em mútuo acordo, as condições em que os aeronautas do setor desenvolverão sua atividade profissional no âmbito do setor, com segurança e proteção legal.

Assim, entendo que é fundamental para o setor dos “Serviços Aéreos Especializados” que seja colocada na Lei, a excepcionalidade, orientada pelas peculiaridades e especificidades em que são desenvolvidas as atividades, sem o que se estará condenando o setor a enormes dificuldades, impossibilidade de operação adequada e, ao fim, desemprego.

Por essa razão, solicito a alteração do Substitutivo da nobre relatora, para inserir o texto aqui proposto.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2015.

Deputado José Stédile

EMENDA MODIFICATIVA DO SUBSTITUTIVO Nº5

Inclua-se, após o art. 57 (Cap. II – Seção X) do Substitutivo, renumerando-se os demais, um artigo com a seguinte redação:

Art..... 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.

JUSTIFICAÇÃO

A nosso juízo, as regras e disposições legais que regem a profissão dos aeronautas, não podem, de maneira nenhuma, ter aplicação idêntica e total aos integrantes da categoria que desempenham sua atividade nos “Serviços Aéreos Especializados”.

Não há como compreender que as regras que serão aplicadas a pilotos da aviação comercial, comandando jatos que cruzam o Brasil e o Mundo, ligando capitais e integrando equipes multidisciplinares no desempenho da atividade, possam ser aplicadas a pilotos de aerofotogrametria e publicidade ou aos pilotos da aviação agrícola, para citar três categorias integrantes dos “Serviços Especializados”.

A especificidade das atividades, por si só, é suficiente para marcar diferenças gritantes, marcantes. Veja-se o caso da atividade da aviação agrícola, na qual os voos são realizados em estações definidas (ou seja, o calendário de voo é definido pela atividade agrícola, sazonal por excelência), em momentos específicos, ditados pela suspensão de uma chuva ou pela ausência de ventos, entre muitos outros exemplos que poderiam ser citados.

A própria legislação atual (Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), em seu artigo 202 reconhece esta diferença, quando remete a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. Também o RBAC 137, da ANAC reconhece a especificidade da atividade, diferenciando-a da aviação comercial.

Até hoje a regulação das relações de trabalho tem sido adequadamente tratada por convenções de trabalho específicas, o que permite moldar, em mútuo acordo, as

condições em que os aeronautas do setor desenvolverão sua atividade profissional no âmbito do setor, com segurança e proteção legal.

Assim, entendo que é fundamental para o setor dos “Serviços Aéreos Especializados” que seja colocada na Lei, a excepcionalidade, orientada pelas peculiaridades e especificidades em que são desenvolvidas as atividades, sem o que se estará condenando o setor a enormes dificuldades, impossibilidade de operação adequada e, ao fim, desemprego.

Por essa razão, solicito a alteração do Substitutivo da nobre relatora, para inserir o texto aqui proposto.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2015.

Deputado José Stédile

EMENDA MODIFICATIVA AO SUBSTITUTIVO Nº 6 , DE 2015

Incluem-se, aonde couber após os artigos nº 29 (Cap. II – Seção III), 35 (Cap. II – Seção V), 44 (Cap. II – Seção VI), 47 (Cap. II – Seção VII) e 57 (Cap. II – Seção X), com renumeração dos respectivos artigos posteriores, 5 novos artigos com a seguinte redação:

Art. .xx 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.

JUSTIFICAÇÃO

A especificidade e condições em que operam os denominados “Serviços Aéreos Especializados” sugerem, fortemente, a impossibilidade de que as mesmas disposições legais que regulam a profissão do aeronauta, entendido como a grande massa de profissionais que atuam na aviação comercial, possam ser aplicadas a pilotos de “*publicidade aérea de qualquer natureza*”; ou “*de prospecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, plataforma submarina*” ou de “*fomento ou proteção da agricultura em geral*”.

Na aviação agrícola, por exemplo, as atividades são ditadas pelas estações do ano, pelas condições climáticas que favoreçam (ou sejam impeditivas) as operações, o grau de ameaça das pragas às lavouras.

O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), no artigo 202, reforça a diferença: estabelece que cabe a Regulamento

Especial o direcionamento dos serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. Da mesma forma, o RBAC 137, da ANAC, Marca o entendimento da especificidade da atividade, em comparação com a aviação comercial.

Note-se, ainda, que as Convenções de Trabalho têm sido o instrumento adequado e suficiente para regular as atividades profissionais desenvolvidas no âmbito desses setores, posto que por elas, atende-se às condições específicas em que são desenvolvidas, assegurando-se a proteção legal aos trabalhadores.

Dessa forma, entendo que é de suma importância que se inclua, no Substitutivo apresentado pela nobre relatora da matéria, artigos que definam em que situações não serão aplicadas as regras gerais, para os “Serviços Aéreos Especializados”. Para tal, formulo esta emenda, para apreciação da Comissão.

Por essa razão, solicito a alteração do Substitutivo da nobre relatora, para inserir o texto aqui proposto

Sala da Comissão, em de junho de 2015.

Alfredo Kaefer
Deputado Federal
PSDB/PR

**PARECER ÀS EMENDAS APRESENTADAS AO
SUBSTITUTIVO DO RELATOR DA CVT**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei 8255/2014 de autoria do Senado Federal recebeu 6(seis) emendas, sendo as emenda 1, 2, 3, 4 e 5 de autoria do Sr. José Stédile, e a emenda 6 é de autoria do Sr. Alfredo Kaefer.

Todas as emendas tratam sobre o Serviço aéreo especializado.

Observe-se que no parecer inicial apresentado ao Projeto de Lei em tela, foi informado que a aviação no Brasil registrou um aumento de 308% desde 2002, quando na verdade o percentual é 208.

II – VOTO DA RELATORA

A Emenda 1 propõe desregulamentar a divulgação de escala para o Serviço Aéreo Especializado. A divulgação da escala para este tipo de serviço é a mais branda possível. Pelas regras propostas permitimos que a escala seja divulgada com 2(dois) dias de antecedência para a primeira semana do mês e com 7(sete) dias de antecedência para as outras semanas. Ou seja, para a semana do dia 1º de cada mês, esta escala terá que estar disponível no dia 29 ou 30 do mês

anterior. E para as outras semanas sempre com 7 dias de antecedência. Observe que estamos pedindo a divulgação de escala semanal com apenas 2(dois) dias de antecedência. Ainda permitimos que acordo ou convenção coletiva de trabalho possam alterar estas regras.

A Emenda 2 proposta tem o intuito de desregulamentar os limites de horas de voo diários para os pilotos do Serviço Aéreo Especializado. Observem que o limite mínimo é de 9(nove) horas de voo, podendo chegar a 16(dezesseis) horas de trabalho diário.

A Emenda 3 desregulamenta a jornada de trabalho de um piloto do Serviço aéreo especializado. Veja, para este tipo de aviação prevemos uma jornada diária de até 11(onze) horas de trabalho por dia. Limitamos também o número de madrugadas voadas em 2(duas) seguidas e 4(quatro) durante toda semana. São números bem generosos.

Com relação ao art. 43 é possível flexibilizar a regra para a aviação agrícola, por sua especificidade. De qualquer maneira esta emenda serviu de inspiração para que procedêssemos a seguinte alteração no substitutivo proposto:

Fica incluído parágrafo 5º ao art. 43 do projeto supracitado que passará a ter a seguinte redação:

O disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo, não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do artigo 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

A Emenda 4 não pode ser acatada pois desregularia completamente as regras propostas de sobreaviso e reserva para os aeronautas integrantes do serviço Aéreo Especializado.

A Emenda 5 não pode ser acatada na íntegra porque desregula completamente o conceito de folga para todos os aeronautas integrantes do Serviço Aéreo Especializado, porém esta emenda serviu de inspiração para que flexibilizássemos a regra para atividades de fomento ou proteção a agricultura. Segue o texto da alteração proposta a partir desta emenda.

O disposto no caput deste artigo, não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do artigo 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

A Emenda 6 é uma reunião de todas as emendas anteriores.

Por estas razões votamos pela **aprovação parcial** das emendas 3 e 5 conforme o substitutivo seguir, e pela **rejeição** das emendas 1,2,4 e 6.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO
Relatora

2º 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 voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

§ 3º Para efeitos do inciso III do art. 5º, instrutor de voo é um piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronaves empregadas nos serviços aéreos contratados 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 três (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 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. A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada através de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave.

§ 1º 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 consecutivos, contados da data de início da prestação dos serviços.

§ 2º: A prestação de serviço remunerado conforme prevê o parágrafo primeiro deste artigo, não poderá ocorrer por mais de uma vez ao ano, e deverá ser formalizada por 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 mês 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 mês 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 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 neste 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 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 à 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 (dezessete) 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.

§ 5º O disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo, não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do artigo 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde 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 do retorno à base contratual, ao final da viagem, sendo facultada 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.

Parágrafo Único: O disposto no *caput* deste artigo, não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do artigo 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

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.

§ 1º Mediante acordo coletivo, as férias poderão ser fracionadas.

§ 2º A concessão de férias será participada ao tripulante, por escrito, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

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 de que trata a Seção III do Capítulo 1.

Art. 81. Os limites previstos nos artigos 32, 33, 34, 38 e 39 entram em vigor em 30 (trinta) meses a partir da data de publicação desta lei.

Art. 82. Os artigos 83, 84, 85, 86 e 87 perderão a eficácia 30 (trinta) meses após a publicação desta lei.

Art. 83. Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e o mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

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

Art. 84. Tripulação de revezamento é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado a 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.

Parágrafo único. Aos pilotos e mecânicos de voo acrescentados 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. 85. 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.

Parágrafo único. Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos 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 a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites de 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos.

Art. 86. Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

- a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- b) 12 (doze) horas de voo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- c) 15 (quinze) horas de voo 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), 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. 87. Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês ou ano, respectivamente:

- a) em aviões convencionais: 100 -1000 horas;
- b) em aviões: 100 - 935 horas;
- c) em aviões a jato: 85 - 850 horas; e
- d) em helicópteros: 90 - 960 horas.

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

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

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 86. 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. 87. 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, embaraço 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. 88. Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

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

Sala da Comissão, em 30 de junho de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO**COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO**

Na reunião do dia 8/07/15, após a minha leitura do Parecer que apresentei ao PL 8.255/2014, de autoria do Senado Federal – Blairo Maggi – PLS 434/2011, apresentei esta complementação de voto alterando o substitutivo apresentado no dia 30 de junho de 2014 com 5 subemendas em anexo. Solicito que seja desconsiderada a complementação de voto entregue no dia 1º de julho de 2015.

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015

Deputada Clarissa Garotinho
Relatora

**SUBEMENDA AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO PL Nº 8255/2014
DO RELATOR**

Solicito que os 4 (quatro) artigos que compõe o capítulo VI – Das Disposições Finais – do substitutivo ao Projeto de Lei nº 8255/ 2014 sejam renumerados para arts. 88, 89, 90 e 91.

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015

Deputada Clarissa Garotinho
Relatora

**SUBEMENDA AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO PL Nº 8255/2014
DA RELATORA**

Fica incluído §2º ao art. 34 do substitutivo ao Projeto de Lei nº 8255/2014, renumerando o parágrafo único, com a seguinte redação:

“Art. 34 (...)

(...)

§ 2º Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos nos inciso IV do artigo 5º, quando em atividade de fomento à agricultura poderão ter os limites estabelecidos neste artigo flexibilizados, desde que estabelecidos em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o representante sindical da categoria profissional, e que não ultrapassem os limites de segurança de voo estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.”

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015

Deputada Clarissa Garotinho
Relatora

SUBEMENDA AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO PL Nº 8255/2014
DA RELATORA

Substitua-se no § 5º do art. 86 constante do capítulo V – Das Disposições transitórias a expressão: “O Ministério da Aeronáutica” pela expressão “A autoridade da aviação civil”.

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015

Deputada Clarissa Garotinho
Relatora

SUBEMENDA AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO PL Nº 8255/2014
DA RELATORA

Fica alterado o art. 43 do substitutivo ao Projeto de Lei supracitado que passará a ter a seguinte redação:

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 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.

§ 4º Quando prestando serviço fora da base contratual por período superior a 6 (seis) dias, os tripulantes referidos no § 3º deste artigo terão, no retorno, um mínimo de folgas correspondentes ao número de dias fora da base contratual menos 2 (dois) dias.

§ 5º 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.

§ 6º As disposições do caput e dos §§ 1º, 2º, 3º e 4º deste artigo não se aplicam aos tripulantes descritos no inciso IV do art. 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante celebração de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde que não ultrapasse os limites de segurança de voo estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015

Deputada Clarissa Garotinho
Relatora

SUBEMENDA AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO AO PL Nº 8255/2014
DA RELATORA

Fica alterado o parágrafo único do art. 28 do substitutivo do projeto de lei supracitado que passará a contar com a seguinte redação:

“Art. 28 (...)

Parágrafo único: Outros critérios para a determinação da prestação de serviço dos tripulantes poderão ser utilizados, desde que estabelecidos em 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.”

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015

Deputada Clarissa Garotinho
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 8.255/2014, rejeitou as Emendas nºs 1, 2, 4 e 6 ao Substitutivo 1 da CVT, e aprovou parcialmente as Emendas nºs 3 e 5 ao Substitutivo 1 da CVT, com Substitutivo e cinco subemendas, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Clarissa Garotinho, que apresentou complementação de voto. O Deputado Nelson Markezelli apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Baleia Rossi, Danrlei de Deus Hinterholz, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudivio Carvalho, Lázaro Botelho, Magda Mofatto, Major Olimpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Mariani, Nelson Markezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Ronaldo Carletto, Ronaldo Martins, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Fabio Reis, Fernando Jordão, João Paulo Papa, Jose Stédile, Juscelino Filho, Leônidas Cristino, Missionário José Olimpio, Paulo Freire, Ricardo Izar, Samuel Moreira e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015.

Deputado WASHINGTON REIS
1º Vice-Presidente

PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I**DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES****SEÇÃO I****CLASSIFICAÇÃO DOS TRIPULANTES DE AERONAVES E DA SUA**

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 voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

§ 3º Para efeitos do inciso III do art. 5º, instrutor de voo é um piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronaves empregadas nos serviços aéreos contratados 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 taxi 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 três (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 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. A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada através de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave.

§ 1º 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 consecutivos, contados da data de início da prestação dos serviços.

§ 2º: A prestação de serviço remunerado conforme prevê o

parágrafo primeiro deste artigo, não poderá ocorrer por mais de uma vez ao ano, e deverá ser formalizada por 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, sobreavisos 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 mês 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 mês 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, sobreavisos 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 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. 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 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 (dezesseis) 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 neste 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;

§ 1º Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior será respeitado.

§ 2º Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos nos inciso IV do artigo 5º, quando em atividade de fomento à agricultura poderão ter os limites estabelecidos neste artigo flexibilizados, desde que estabelecidos em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o representante sindical da categoria profissional, e que não ultrapassem os limites de segurança de voo estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.”

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 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 (dezesseis) 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 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 (dezessete) dias.

§ 4º Quando prestando serviço fora da base contratual por período superior a 6 (seis) dias, os tripulantes referidos no § 3º deste artigo terão, no retorno, um mínimo de folgas correspondentes ao número de dias fora da base contratual menos 2 (dois) dias.

§ 5º 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.

§ 6º As disposições do caput e dos §§ 1º, 2º, 3º e 4º deste artigo não se aplicam aos tripulantes descritos no inciso IV do art. 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante celebração de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde que não ultrapasse os limites de segurança de voo 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 do retorno à base contratual, ao final da viagem, sendo facultada 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.

Parágrafo Único: O disposto no caput deste artigo, não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do artigo 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante

celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

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.

§ 1º Mediante acordo coletivo, as férias poderão ser fracionadas.

§ 2º A concessão de férias será participada ao tripulante, por escrito, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

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 de que trata a Seção III do Capítulo 1.

Art. 81. Os limites previstos nos artigos 32, 33, 34, 38 e 39 entram em vigor em 30 (trinta) meses a partir da data de publicação desta lei.

Art. 82. Os artigos 83, 84, 85, 86 e 87 perderão a eficácia 30 (trinta) meses após a publicação desta lei.

Art. 83. Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e o mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

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

Art. 84. Tripulação de revezamento é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado a 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.

Parágrafo único. Aos pilotos e mecânicos de voo acrescentados 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. 85. 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.

Parágrafo único. Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos 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 a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites de 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos.

Art. 86. Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

- a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- b) 12 (doze) horas de voo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- c) 15 (quinze) horas de voo 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), 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 A autoridade da aviação civil, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea “d” deste artigo.

Art. 87. Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês ou ano, respectivamente:

a) em aviões convencionais: 100 -1000 horas;

b) em aviões: 100 - 935 horas;

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

d) em helicópteros: 90 - 960 horas.

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

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

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 88. 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. 89. 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, embaraço 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. 90. Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 91. Fica revogada a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

Sala da Comissão, em 8 de julho de 2015.

Deputado WASHINGTON REIS
1º VICE-PRESIDENTE

VOTO EM SEPARADO DO
DEPUTADO NELSON MARQUEZELLI

O projeto de lei nº 8255/2014 de autoria do Senado Federal, dispõe sobre o exercício das profissões dos tripulantes de aeronaves e dá outras providências.

I- PRELIMINAR REGIMENTAL

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados é sábio ao criar regras regimentais extremamente rígidas, no tocante à designação de relatores e relatores substitutos, a qualquer matéria sujeita a parecer.

A condição *sine qua non* para que o Presidente da comissão avoque para si a relatoria de qualquer matéria sofre restrição legal, após o entendimento da Questão de Ordem 393/2004, da Comissão de Constituição e Justiça e Redação, que decidiu:

“inexistir impedimento regimental para a substituição de Relator pelo Presidente de Comissão; ressalta, todavia, que tal procedimento deve ser evitado uma vez que pode trazer implicações, tais como início da fluência dos prazos regimentais, conhecimento da matéria, apreciação de emendas, etc., prejudiciais à otimização do processo legislativo; comenta que o Presidente da Comissão tem o poder de designar relator e relator substituto para emitir parecer, bem como avocar tal tarefa, entendendo por avocar tanto o sentido de ‘atribuir-se, arrogar-se’, quanto o de ‘fazer voltar, fazer retornar’; menciona vários outros dispositivos regimentais que versam sobre a figura do Relator Substituto, inclusive o que dispõe sobre a possibilidade da nomeação do Relator acompanhada da designação dos relatores substitutos”.

Mas não fica só aí a nossa avaliação preliminar sobre a decisão da Questão de Ordem nº 393/2004, principalmente porque a mesma foi alterada pela Questão de Ordem nº 423/2009, e restringiu ainda mais a possibilidade da avocação por Presidente de Comissão.

Diz o texto da Questão de Ordem nº 423/2009, em sua inteireza:

“o Presidente de Comissão somente pode substituir o Relator nas seguintes hipóteses: 1) não comparecimento à reunião de Comissões em cuja pauta conste a matéria a ser relatada e 2) o esgotamento do prazo regimental destinado à apresentação do relatório, acrescentando que, a ser consagrada, a prática de substituir Relatores livremente causaria intolerável instabilidade no processo legislativo.”

Presidente, fiz um levantamento preliminar das matérias avocadas por Vossa Excelência, do qual concluí que somente entre as proposições que faltam à apreciação do Plenário, estão 25 Projetos de Lei, substituindo o direito dos demais parlamentares da comissão e invertendo a lógica regimental de que a presidência de qualquer comissão técnica da Casa deve atuar como magistrado no

processo. Essa inversão de pirâmide afronta os trabalhos legislativos e coloca os demais pares como meros coadjuvantes dos presidentes das comissões.

Não podemos transformar a excepcionalidade regimental em regra permanente, causando o caos legislativo e o tratamento desigual das funções legislativas dos nossos pares.

É um absurdo que de 130 matérias submetidas ao crivo da comissão, a presidência avoque para si 30 proposituras.

Das 5 proposituras votadas nessa sessão legislativa pela CVT, 4 delas ou seja, 80% foram relatadas pela Presidência do colegiado.

Desejo submeter consulta formal ao Presidente da Câmara dos Deputados e à Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, para que a Casa reveja essas interpretações regimentais que considero perniciosas para o bom andamento do processo legislativo.

II- DO MÉRITO

Quero deixar bem claro que sou favorável à aprovação da matéria, mas tendo a experiência de na Presidência da Comissão do Trabalho, de Administração e Serviço Público e da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, ressalto a minha inconformidade regimental quanto à distribuição das matérias e do atual sistema de avocação perpetrado pela Presidência da Comissão de Viação e Transporte.

Entendo que o parlamento brasileiro exerce o papel de mediador das relações de trabalho e procura encontrar um denominador comum que possa atingir o objetivo fundamental, tanto para o empregador, como para o empregado, sem o que, poderíamos esgarçar o tecido dessas relações, com a consequência final do fechamento de empresas e da redução dos empregos no país.

Nosso pedido de vista foi importante para apresentar as sugestões do setor de aviação agrícola, que conta com especificidades diferenciadas em relação ao tempo de serviço aéreo especializado, definidos no art. 34 do projeto substitutivo.

Portanto, nobres Deputados, apresento o meu **voto em separado**, favorável à aprovação da matéria, com as ressalvas regimentais apresentadas na minha preliminar.

Sala das reuniões, em 8 de julho de 2015.

Deputado Nelson Marquezelli
PTB / SP

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, do Senado Federal, dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, abordando os seguintes aspectos:

- **Capítulo I** – Das Disposições Preliminares: Do Tripulante de Aeronave e da sua Classificação (arts. 1º a 10); Das Tripulações (arts. 11 a 20);
- **Capítulo II** – Do Regime de Trabalho: Da Escala de Serviço (arts. 21 a 25); Da Jornada de Trabalho (arts. 26 a 39); Do Sobreaviso e da Reserva (arts. 40 a 42); Das Viagens (art. 43), Dos Limites de Voo e Pouso (arts. 44 a 51); Dos Períodos de Repouso (arts. 52 a 63);
- **Capítulo III** – Da Remuneração e das Concessões: Da Remuneração (art. 64 a 70); Da Alimentação (Arts. 71 a 74); Da Assistência Médica (art. 75); Do Uniforme (art. 76); Das Férias (arts. 77 a 80);
- **Capítulo IV** – Das Transferências (arts. 81 a 82)
- **Capítulo V** – Das Disposições Finais (arts. 83 a 86).

O projeto ainda contém o Anexo I para dispor sobre o Comitê a que se refere o § 5º do art. 23.

A proposição, sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões, com regime de tramitação prioritária, foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes – CVT; de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP, para a análise do mérito; e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, para a apreciação da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Na CVT, em reunião ordinária realizada no dia 8 de julho de 2015, o projeto foi aprovado, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Clarissa Garotinho.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão a análise das proposições (o projeto original e o substitutivo adotado pela CVT) sob o aspecto do Direito do Trabalho, nos termos do inciso XVIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, notadamente quanto à matéria trabalhista urbana (alínea *a*) e regulamentação do exercício de profissões (alínea *m*).

O Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, tem a finalidade de atualizar as disposições relativas à regulamentação da profissão de tripulante de voo, que hoje é feita pela Lei nº 7.183, de 1984.

Na CVT, o projeto foi aprovado com Substitutivo e sofreu várias alterações, com destaque para a previsão, no seu art. 19, do instituto do *Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana*.

Como bem ponderou a Relatora do projeto na CVT, a Deputada Clarissa Garotinho, o texto do Substitutivo é norteado por esse instituto que, em sua opinião, representará um marco na legislação brasileira sobre o assunto. Realmente, concordamos com o sistema, o qual garantirá que o Brasil passe a dispor do mais moderno instrumento de proteção à saúde dos tripulantes de voo, principalmente quanto à prevenção da fadiga advinda do exercício de suas profissões e, conseqüentemente, reduzirá os riscos de acidentes.

Nesse sentido, o Substitutivo visa à regulamentação do exercício da profissão de tripulante de aeronaves sob os seguintes aspectos:

- **Capítulo I** – Das Disposições Preliminares: Do Tripulante de Aeronave e da sua Classificação (arts. 1º a 8º); Das Tripulações (arts. 9º a 18) e Do Sistema de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana (art. 19);
- **Capítulo II** – Do Regime de Trabalho: Do Contrato de Trabalho (arts. 20 a 22); Da Base Contratual (arts. 23 a 26); Da Escala de Serviço (arts. 27 a 30); Das Acomodações para Descanso a Bordo de Aeronaves (art. 30), Dos Limites de Voo e Pouso (arts. 31 a 35); Dos Limites da Jornada de Trabalho (arts. 36 a 44); Do Sobreaviso e Reserva (art. 45 a 46); Das Viagens (art. 47); Dos períodos de Repouso (arts. 48 a 51) e Da Folga Periódica (art. 52 a 57);

- **Capítulo III** – Da Remuneração e das Concessões: Da Remuneração (art. 58 a 64); Da Alimentação (Arts. 65 a 68); Da Assistência Médica (art. 69); Do Uniforme (art. 70); Das Férias (arts. 72 a 76) e dos Certificados e Habilitações (art. 77);
- **Capítulo IV** – Das Transferências (arts. 78 a 79);
- **Capítulo V** – Das Disposições Transitórias (arts. 80 a 87);
- **Capítulo VI** – Das Disposições Finais (arts. 88 a 91).

Tanto as disposições contidas no projeto original quanto no Substitutivo são bastante detalhadas e complexas sob o aspecto técnico, visando a adequar o exercício dessas atividades ao grande desenvolvimento tecnológico verificado, na aviação, desde a entrada em vigor da Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que, hoje, regula a profissão de aeronauta.

Além disso, as modificações na regulamentação do exercício profissional dos tripulantes de aeronaves objetivam, fundamentalmente, a proteção da saúde e segurança desses profissionais, prevenindo, conseqüentemente, os riscos de acidentes, que têm relação direta com a segurança dos usuários dos serviços de aviação. Isso se reveste de maior importância em vista do considerável incremento do volume de voos verificado nessas últimas três décadas, o que, por si só, já justifica a atualização da Lei nº 7.183, de 1984.

Assim, estamos totalmente de acordo com o projeto, na forma do Substitutivo adotado pela CVT, que foi fruto de ampla discussão entre as partes interessadas: as entidades sindicais representantes dos tripulantes e dos operadores de aeronaves.

Todavia entendemos que o excelente trabalho realizado pela CVT ainda pode ser aperfeiçoado, razão pela qual estamos promovendo algumas modificações no Substitutivo aprovado por aquela Comissão, com a finalidade de adequarmos o texto à sistemática do Direito do Trabalho, visando à uniformização dos termos referentes:

- 1) aos instrumentos de negociação coletiva e à técnica legislativa. A ordem da denominação jurídica indica o destaque que se queira dar a um determinado instrumento. No caso em questão, pela maioria das referências contidas no Substitutivo, entendemos que primeiro vem o acordo e depois a convenção coletiva de

trabalho, conforme o disposto no art. 24. Também não há necessidade de se esclarecer, no texto da lei, quem serão os atores da negociação coletiva, visto que se trata de institutos trabalhistas há muito consagrados na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT: o acordo é realizado entre um determinado empregador e o sindicato da categoria profissional, e a convenção entre o sindicato patronal e o sindicato profissional, nos artigos 8º, 16, 27, 28, 29, 32, 34, 38, 43, 44, 45, 46, 52, 53, 61 e 63.

- 2) à penalidade (multa) pelo descumprimento da Lei. O diploma legal escolhido como referência é de 1975, a Lei nº 6.205, a qual estabelece que o coeficiente de atualização monetária terá, como limite para a sua correção, a variação das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional (ORTN). Esse indexador há muito foi revogado. Além disso, as infrações pelo descumprimento das condições especiais de trabalho são apenadas nos termos do art. 351 da CLT, no art. 89.
- 3) às cláusulas de vigência, que devem ser unificadas ao final da Lei, nos artigos 81 e 90.

Além disso, atendendo às reivindicações do Sindicato Nacional dos Aeronautas, conforme acordo realizado com o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola, procedemos ainda às seguintes alterações no texto do Substitutivo:

- 1) Acréscimo de dispositivos aos arts. 5º, 33, 39, 50, 54 e 77.
- 2) Inclusão do art. 88 ao Capítulo VI – Das Disposições Finais, a fim de excepcionar os tripulantes de voo que operem serviços aéreos privados, sem fins lucrativos, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, do cumprimento dos dispositivos desta Lei previstos:
 - a) na Seção II do Capítulo II;
 - b) nos art. 28, 29, 45, 46, 47;

c) nos Capítulos IV e V.

Essa exceção se justifica em vista das peculiaridades relativas ao setor agrícola, bem como da forma como os tripulantes em atividades de fomento e proteção à agricultura exercem suas atividades, evitando-se, com isso, prejuízos aos tripulantes de voo e aos empregadores.

3) Modificações gerais, objeto de acordo entre trabalhadores e empregadores:

- a) no art. 26, para dispor sobre fornecimento de transporte gratuito aos tripulantes de voo de cabine sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto distante mais de 50 quilômetros do aeroporto indicado como base contratual;
- b) no art. 36, para dispor sobre a jornada de trabalho;
- c) no art. 59, para dispor sobre a remuneração variável nos casos dos serviços de táxi aéreo;
- d) inclusão, no Substitutivo, de mais um artigo de vigência temporária (no caso, foi dada nova redação ao art. 82 do Substitutivo);
- e) supressão, no Substitutivo, dos art. 25, 37, 56 e 60.

Ante o exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, na forma do Substitutivo adotado pela CVT, com as emendas anexas.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 1

Dê-se ao art. 5º do Substitutivo a seguinte redação:

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;

V – privados, quando realizados, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto em acordo e convenção coletiva de trabalho:

I – os tripulantes referidos no inciso III e V do “caput” deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular, na modalidade de taxi aéreo;

II – os tripulantes referidos no inciso V do “caput” deste artigo, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, são equiparados aos tripulantes de voo que operam os Serviços Aéreos Especializados (SAE), na modalidade de atividade de fomento ou proteção à agricultura.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 2

Dê-se ao art. 8º do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 8º Os tripulantes de cabine, na função de comissário de voo, são auxiliares do comandante encarregados 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, os comissários de voo poderão desempenhar, cumulativamente, outras prerrogativas decorrentes de 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.

§ 3º A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada aos comissários quando inexistir serviço próprio para essa finalidade no local.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 3

Dê-se ao art. 16 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 16. Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de mais 1 (um) comandante, 1 (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 – quando os critérios de utilização dos tripulantes de voo e de cabine, empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º, estiverem definidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho;

III – para atendimento de missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, no caso de tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso II do art. 5º desta Lei.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 4

Dê-se ao art. 26 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 26. Será fornecido pelo empregador transporte gratuito aos tripulantes de voo 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.

§ 1º O tempo de deslocamento entre o aeroporto de base contratual e o aeroporto designado para o início do voo será computado na jornada de trabalho, terá início na base contratual e não será remunerado.

§ 2º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante mais de 50 (cinquenta) quilômetros, a jornada de trabalho será encerrada conforme o disposto no art. 36 desta Lei, e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 2 (duas) horas.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 5

Dê-se ao art. 27 do Substitutivo a seguinte redação:

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

I – escala, no mínimo, mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, determinando os horários de início e término dos voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;

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

§ 1º Em 4 (quatro) meses do ano, as empresas estão autorizadas, caso julguem necessário, a divulgar escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e de 7 (sete) dias para semanas subsequentes.

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

3º Os limites previstos no inciso I do “caput” deste artigo poderão ser alterados mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 6

Dê-se ao art. 28 do Substitutivo a seguinte redação:

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

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

II – escala ou 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 estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 7

Dê-se ao art. 29 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 29. A escala de serviço deverá observar a utilização dos tripulantes em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a saúde, a higiene e a 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 que não ultrapasse os limites determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 8

Dê-se ao art. 32 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 32. Aos tripulantes de voo ou de cabine, empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do art. 5º desta Lei, serão assegurados os seguintes limites de voo e de pousos numa mesma jornada de trabalho:

I – 8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

II – 11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;

III – 14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e

IV – 7 (sete) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º O número de pousos na hipótese do inciso I deste artigo poderá ser aumentado de mais 1 (um), a critério do empregador, acrescendo-se, nesse caso, 2 (duas) horas ao repouso que precede a jornada.

§ 2º Não obstante o previsto no § 1º deste artigo, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nos incisos I a III deste artigo.

§ 3º Tripulantes que operam aeronaves convencionais e turbo hélice poderão ter o limite de pousos estabelecido no inciso I deste artigo aumentado de mais 2 (dois) pousos.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 9

Dê-se ao art. 33 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 33. Aos tripulantes referidos no inciso II a V do art. 5º desta Lei, são assegurados os limites de voo em uma mesma jornada de trabalho, conforme os seguintes critérios:

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 – 16 (dezesseis) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;

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

§ 1º Aos tripulantes referidos neste artigo não serão assegurados limites de pousos numa mesma jornada de trabalho.

§ 2º Os tripulantes de que trata o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 10

Dê-se ao art. 34 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 34. Aos tripulantes são assegurados os limites mensais e anuais de horas de voo de acordo com os seguintes critérios:

I – 80 (oitenta) horas de voo no mês e 800 (oitocentas) horas no ano em aviões a jato;

II – 85 (oitenta e cinco) horas de voo no mês e 850 (oitocentas e cinquenta) horas no ano em aviões turbo hélice;

III – 100 (cem) horas de voo no mês e 960 (novecentas e

sessenta) horas no ano em aviões convencionais;

IV – 90 (noventa) horas de voo no mês e 930 (novecentas e trinta) horas no ano em helicópteros.

§ 1º Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior será respeitado.

§ 2º Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos nos inciso IV do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 11

Dê-se ao art. 36 do Substitutivo a seguinte redação:

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 1º e 2º 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 parágrafos 3º e 4º deste artigo.

§ 6º Os limites previstos no § 4º deste artigo podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuírem Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 12

Dê-se ao art. 38 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 38. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do art. 5º desta Lei, são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:

I – 9 (nove) horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;

II – 12 (doze) horas, se integrantes de uma tripulação composta;

III – 16 (dezesseis) horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 13

Dê-se ao art. 39 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 39. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II a V do art. 5º desta Lei, são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:

I – 11 (onze) horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;

II – 14 (catorze) horas, se integrantes de uma tripulação composta;

III – 18 (dezoito) horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.

Parágrafo único. Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do art. 5º desta Lei, quando em atividade de fomento à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 14

Dê-se ao art. 43 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 43. A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:

I – jornada e serviço em terra durante a viagem;

II – reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso;

III – deslocamento como tripulante-extra a serviço;

IV – adestramento em simulador, cursos presenciais ou à distância, treinamentos e reuniões;

V – realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.

§ 1º O limite semanal de trabalho previsto neste artigo poderá ser alterado mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapasse os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, 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 a V do art. 5º desta Lei terão como período máximo de trabalho consecutivo 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela.

§ 3º Para os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II a V do art. 5º desta Lei, o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias.

§ 4º Quando prestar serviço fora da base contratual por período superior a 6 (seis) dias, os tripulantes referidos no § 3º deste artigo terão, no retorno, um mínimo de folgas correspondentes ao número de dias fora da base contratual menos 2 (dois) dias.

§ 5º 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 definidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

§ 6º As disposições do “caput” e dos parágrafos 1º a 4º deste artigo não se aplicam aos tripulantes descritos no inciso IV do art. 5º em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter os referidos limites reduzidos ou ampliados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 15

Dê-se ao § 3º do art. 44 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 44.....

.....

§ 3º Os limites previstos neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 16

Dê-se ao art. 45 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 45. Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, no qual os tripulantes permanecem em local de sua escolha à disposição dos empregadores, devendo se apresentar no aeroporto ou em outro local determinado no prazo de até 90 (noventa) minutos, após recebimento de comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Quando em município ou conurbação dotada de 2 (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 receberem a 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.

§ 3º O tempo remunerado será contabilizado entre o início do sobreaviso e o início do deslocamento, quando os tripulantes forem convocados para uma nova tarefa.

§ 4º Caso os tripulantes de voo ou de cabine não sejam convocados 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.

§ 5º O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início até o início do deslocamento, quando os tripulantes forem acionados para nova tarefa, não poderá ser superior a 12 (doze) horas.

§ 6º No período de 12 horas, não serão computados os períodos de deslocamento de 90 (noventa) e 150 (cento e cinquenta) minutos citados no “caput” deste artigo e no § 1º.

§ 7º Os tripulantes de voo ou de cabine referidos nos incisos I do art. 5º desta Lei terão os sobreavisos limitados a 8 (oito) mensais, podendo ser reduzidos ou ampliados mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 17

Dê-se ao art. 46 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 46. Reserva é o período de tempo no qual os tripulantes de voo ou de cabine permanecem, 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 art. 5º desta Lei terão um período mínimo de 3 (três) horas e um máximo de 6 (seis) horas de reserva.

§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos II a V do art. 5º desta Lei terão um período mínimo de 3 (três) horas e máximo de 10 (dez) horas de reserva.

§ 4º Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, os empregadores deverão assegurar aos tripulantes acomodações adequadas para o seu descanso.

§ 5º Entende-se por acomodações adequadas para fins deste artigo poltronas em sala específica com controle de temperatura, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações.

§ 6º Para efeito de remuneração, quando os tripulantes

forem acionados 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 neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 18

Dê-se ao art. 50 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 50. O tempo mínimo de repouso terá duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

I – 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

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

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

Parágrafo único. Os limites previstos neste artigo poderão ser alterados mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 19

Dê-se ao art. 52 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 52. Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas no qual os tripulantes, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, estão desobrigados de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º Salvo o previsto nos parágrafos 2º e 3º do art. 43 desta Lei, a folga deverá ter início, no máximo, após o sexto período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contada a partir da apresentação dos tripulantes, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso.

§ 2º Os períodos de repouso mínimo regulamentar deverão estar contidos nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas previstos no § 1º deste artigo.

§ 3º No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto no § 1º deste artigo poderá ser ampliado em 36 (trinta e seis) horas, ficando o empregador obrigado a conceder aos tripulantes mais 2 (dois) períodos de folga no mesmo mês em que o voo for efetuado, além das folgas previstas nos artigos 52 e 53 desta Lei.

§ 4º Os limites previstos nos parágrafos 1º e 2º deste artigo poderão ser alterados, desde que estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho e não ultrapassem os parâmetros determinados em regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 20

Dê-se ao art. 53 do Substitutivo a seguinte redação:

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

§ 1º O número mensal de folgas previsto neste artigo poderá ser reduzido até 9 (nove), conforme critérios estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

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

§ 3º Quando os tripulantes concorrerem 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 é o período de tempo de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas no qual os tripulantes, sem prejuízo da remuneração, estão desobrigados de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 5º Para fins de cálculo do descanso semanal remunerado, serão consideradas apenas 10 (dez) folgas por mês, conforme previsto no “caput” deste artigo, podendo esse número ser reduzido por acordo ou convenção coletiva de trabalho, sendo que eventuais folgas adicionais não serão consideradas para o mesmo fim.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 21

Dê-se ao parágrafo único do art. 54 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 54.....

.....

Parágrafo único. Os tripulantes a que se refere o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo modificados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 22

Dê-se ao art. 59 do Substitutivo a seguinte redação:

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

§ 1º Para o cálculo da parcela variável da remuneração, poderão ser adotados os seguintes critérios:

I – as horas de voo; ou

II – a quilometragem entre a origem e o destino do voo, no caso dos serviços de táxi aéreo, quando estabelecido em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 2º O disposto no “caput” deste artigo 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 ou conforme outros critérios estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 23

Dê-se ao art. 61 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 61. O período de tempo em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada será remunerado.

Parágrafo único. Os valores e critérios para remuneração do período de que trata o “caput” deste artigo serão estabelecidos no contrato de trabalho e em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 24

Dê-se ao art. 63 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 63. A remuneração da hora de voo noturno, assim como as de horas de voo como tripulante-extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observadas as condições estabelecidas no contrato de trabalho e em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Considera-se voo noturno, para efeitos deste artigo, o voo executado entre as 21 (vinte e uma) horas, Tempo Universal Coordenado, de um dia e às 9 (nove) horas, Tempo Universal Coordenado, do dia seguinte.

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

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 25

Dê-se ao art. 77 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 77. É de responsabilidade dos empregadores o custeio do certificado médico e de habilitação técnica de seus tripulantes, sendo responsabilidade dos tripulantes manter em dia seu certificado médico, como estabelecido na legislação em vigor.

§ 1º Cabe aos empregadores o controle de validade do certificado médico e da habilitação técnica para que seja programada, na escala de serviço do tripulante, as datas e dispensas, quando necessárias, para execução dos exames necessários para esse fim.

§ 2º É dever dos empregadores o pagamento ou o reembolso dos valores pagos pelos tripulantes para a 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.

§ 3º Os tripulantes de que trata o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os valores e critérios previstos neste artigo estabelecidos em acordo e convenção coletiva de trabalho.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 26

Dê-se ao art. 81 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 81. Os artigos 82, 83, 84, 85, 86 e 87 desta Lei

perderão a eficácia 30 meses após a publicação desta Lei.

Sala da Comissão, em de de 2015

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 27

Dê-se ao art. 82 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 82. A jornada é a duração do trabalho do aeronauta, cotada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a 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 da apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto 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.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

EMENDA Nº 28

Dê-se ao art. 89 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 89. Resguardado o disposto no Capítulo III do Título IX do Código Brasileiro de Aeronáutica, os infratores das disposições constantes nesta Lei ficam sujeitos às penalidades previstas no art. 351 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Parágrafo único. O processo de multas administrativas será regido pelo disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 29

Dê-se ao art. 90 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 90. Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação, exceto os artigos 32, 33, 34, 36, 38 e 39 desta Lei, que entram em vigor em 30 (trinta) meses a partir da data de publicação desta Lei.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 30

Acrescente-se ao Capítulo VI do Substitutivo, o seguinte art. 88, renumerando-se os seguintes:

Art. 88. Aos tripulantes de voo referidos no inciso IV do art. 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, não se aplicam as disposições previstas:

I – na Seção II do Capítulo II desta Lei;

II – nos artigos 28, 29, 45, 46 e 47;

III – nos Capítulos IV e V desta Lei.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 31

Suprima-se o art. 25 do Substitutivo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 32

Suprima-se o art. 37 do Substitutivo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 33

Suprima-se o art. 56 do Substitutivo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

EMENDA Nº 34

Suprima-se o art. 60 do Substitutivo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

O Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, sujeito à apreciação conclusiva da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, foi deliberado na reunião de 25 de novembro de 2015. Durante a discussão de nosso Parecer, foi detectado erro de digitação no caput do Art. 82 da subemenda nº 27, apresentada pelo Relator, razão pela qual substituo a

referida subemenda pela que ora apresento, onde substituo a palavra “cotada” pela palavra “contada”:

SUBEMENDA Nº 27

Dê-se ao art. 82 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 82. A jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a 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 da apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto 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.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 8.255/2014, nos termos do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, com subemendas, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Benjamin Maranhão, que apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Benjamin Maranhão - Presidente, Aureo, Silvio Costa e Geovania de Sá - Vice-Presidentes, Ademir Camilo, Augusto Coutinho, Daniel Almeida, Daniel Vilela, Erika Kokay, Genecias Noronha, Gorete Pereira, Laerte Bessa, Leonardo Monteiro, Luiz Carlos Ramos, Roberto Sales, Vicentinho, Walney Rocha, Adilton Sachetti, Jorge Côrte Real, Jozi Araújo, Laercio Oliveira, Lelo Coimbra, Lucas Vergilio, Maria Helena, Ronaldo Lessa e Sergio Vidigal.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

Presidente

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre a regulamentação do exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências.

SUBEMENDA ADOTADA Nº 1

Dê-se ao art. 5º do Substitutivo a seguinte redação:

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;

V – privados, quando realizados, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

Parágrafo único. Para os efeitos do disposto em acordo e convenção coletiva de trabalho:

I – os tripulantes referidos no inciso III e V do “caput” deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular, na modalidade de taxi aéreo;

II – os tripulantes referidos no inciso V do “caput” deste artigo, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, são equiparados aos tripulantes de voo que operam os Serviços Aéreos Especializados (SAE), na modalidade de atividade de fomento ou proteção à agricultura.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 2

Dê-se ao art. 8º do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 8º Os tripulantes de cabine, na função de comissário de voo, são auxiliares do comandante encarregados 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, os comissários de voo poderão desempenhar, cumulativamente, outras prerrogativas decorrentes de 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.

§ 3º A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada aos comissários quando inexistir serviço próprio para essa finalidade no local.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 3

Dê-se ao art. 16 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 16. Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de mais 1 (um) comandante, 1 (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 – quando os critérios de utilização dos tripulantes de voo e de cabine, empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do artigo 5º, estiverem definidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho;

III – para atendimento de missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, no caso de tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso II do art. 5º desta Lei.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 4

Dê-se ao art. 26 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 26. Será fornecido pelo empregador transporte gratuito aos tripulantes de voo 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.

§ 1º O tempo de deslocamento entre o aeroporto de base contratual e o aeroporto designado para o início do voo será computado na jornada de trabalho, terá início na base contratual e não será remunerado.

§ 2º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante mais de 50 (cinquenta) quilômetros, a jornada de trabalho será encerrada conforme o disposto no art. 36 desta Lei, e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 2 (duas) horas.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 5

Dê-se ao art. 27 do Substitutivo a seguinte redação:

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

I – escala, no mínimo, mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, determinando os horários de início e término dos voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;

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

§ 1º *Em 4 (quatro) meses do ano, as empresas estão autorizadas, caso julguem necessário, a divulgar escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e de 7 (sete) dias para semanas subsequentes.*

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

3º *Os limites previstos no inciso I do “caput” deste artigo poderão ser alterados mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.*

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 6

Dê-se ao art. 28 do Substitutivo a seguinte redação:

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

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

II – escala ou 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 estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da

autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 7

Dê-se ao art. 29 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 29. A escala de serviço deverá observar a utilização dos tripulantes em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a saúde, a higiene e a 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 que não ultrapasse os limites determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 8

Dê-se ao art. 32 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 32. Aos tripulantes de voo ou de cabine, empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do art. 5º desta Lei, serão assegurados os seguintes limites de voo e de pousos numa mesma jornada de trabalho:

I – 8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

II – 11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;

III – 14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e

IV – 7 (sete) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º O número de pousos na hipótese do inciso I deste artigo poderá ser aumentado de mais 1 (um), a critério do empregador, acrescendo-se, nesse caso, 2 (duas) horas ao repouso que precede a jornada.

§ 2º Não obstante o previsto no § 1º deste artigo, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nos incisos I a III deste artigo.

§ 3º Tripulantes que operam aeronaves convencionais e turbo hélice poderão ter o limite de pousos estabelecido no inciso I deste artigo aumentado de mais 2 (dois) pousos.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 9

Dê-se ao art. 33 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 33. Aos tripulantes referidos no inciso II a V do art. 5º desta Lei, são assegurados os limites de voo em uma mesma jornada de trabalho, conforme os seguintes critérios:

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 – 16 (dezesseis) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;

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

§ 1º Aos tripulantes referidos neste artigo não serão assegurados limites de pousos numa mesma jornada de

trabalho.

§ 2º Os tripulantes de que trata o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 10

Dê-se ao art. 34 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 34. Aos tripulantes são assegurados os limites mensais e anuais de horas de voo de acordo com os seguintes critérios:

I – 80 (oitenta) horas de voo no mês e 800 (oitocentas) horas no ano em aviões a jato;

II – 85 (oitenta e cinco) horas de voo no mês e 850 (oitocentas e cinquenta) horas no ano em aviões turbo hélice;

III – 100 (cem) horas de voo no mês e 960 (novecentas e sessenta) horas no ano em aviões convencionais;

IV – 90 (noventa) horas de voo no mês e 930 (novecentas e trinta) horas no ano em helicópteros.

§ 1º Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior será respeitado.

§ 2º Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos nos inciso IV do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 11

Dê-se ao art. 36 do Substitutivo a seguinte redação:

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 1º e 2º 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 parágrafos 3º e 4º deste artigo.

§ 6º Os limites previstos no § 4º deste artigo podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuírem Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO

SUBEMENDA ADOTADA Nº 12

Dê-se ao art. 38 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 38. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do art. 5º desta Lei, são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:

I – 9 (nove) horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;

II – 12 (doze) horas, se integrantes de uma tripulação composta;

III – 16 (dezesseis) horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 13

Dê-se ao art. 39 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 39. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II a V do art. 5º desta Lei, são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:

I – 11 (onze) horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;

II – 14 (catorze) horas, se integrantes de uma tripulação composta;

III – 18 (dezoito) horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.

Parágrafo único. Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do art. 5º desta Lei, quando em atividade de fomento à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva

de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 14

Dê-se ao art. 43 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 43. A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:

I – jornada e serviço em terra durante a viagem;

II – reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso;

III – deslocamento como tripulante-extra a serviço;

IV – adestramento em simulador, cursos presenciais ou à distância, treinamentos e reuniões;

V – realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.

§ 1º O limite semanal de trabalho previsto neste artigo poderá ser alterado mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapasse os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, 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 a V do art. 5º desta Lei terão como período máximo de trabalho consecutivo 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela.

§ 3º Para os tripulantes de voo ou de cabine

empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II a V do art. 5º desta Lei, o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias.

§ 4º Quando prestar serviço fora da base contratual por período superior a 6 (seis) dias, os tripulantes referidos no § 3º deste artigo terão, no retorno, um mínimo de folgas correspondentes ao número de dias fora da base contratual menos 2 (dois) dias.

§ 5º 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 definidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

§ 6º As disposições do “caput” e dos parágrafos 1º a 4º deste artigo não se aplicam aos tripulantes descritos no inciso IV do art. 5º em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter os referidos limites reduzidos ou ampliados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 15

Dê-se ao § 3º do art. 44 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 44.....

.....

§ 3º Os limites previstos neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os

parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 16

Dê-se ao art. 45 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 45. Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, no qual os tripulantes permanecem em local de sua escolha à disposição dos empregadores, devendo se apresentar no aeroporto ou em outro local determinado no prazo de até 90 (noventa) minutos, após recebimento de comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Quando em município ou conurbação dotada de 2 (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 receberem a 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.

§ 3º O tempo remunerado será contabilizado entre o início do sobreaviso e o início do deslocamento, quando os tripulantes forem convocados para uma nova tarefa.

§ 4º Caso os tripulantes de voo ou de cabine não sejam convocados 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.

§ 5º O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início até o início do deslocamento, quando os tripulantes forem acionados para nova tarefa, não poderá ser superior a 12 (doze) horas.

§ 6º No período de 12 horas, não serão computados os períodos de deslocamento de 90 (noventa) e 150 (cento e cinquenta) minutos citados no “caput” deste artigo e no § 1º.

§ 7º Os tripulantes de voo ou de cabine referidos nos incisos I do art. 5º desta Lei terão os sobreavisos limitados a 8 (oito) mensais, podendo ser reduzidos ou ampliados mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 17

Dê-se ao art. 46 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 46. Reserva é o período de tempo no qual os tripulantes de voo ou de cabine permanecem, 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 art. 5º desta Lei terão um período mínimo de 3 (três) horas e um máximo de 6 (seis) horas de reserva.

§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos II a V do art. 5º desta Lei terão um período mínimo de 3 (três) horas e máximo de 10 (dez) horas de reserva.

§ 4º Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, os empregadores deverão assegurar aos tripulantes acomodações adequadas para o seu descanso.

§ 5º Entende-se por acomodações adequadas para fins deste artigo poltronas em sala específica com controle de temperatura, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações.

§ 6º *Para efeito de remuneração, quando os tripulantes forem acionados 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 neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.*

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 18

Dê-se ao art. 50 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 50. O tempo mínimo de repouso terá duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

I – 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

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

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

Parágrafo único. Os limites previstos neste artigo poderão ser alterados mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 19

Dê-se ao art. 52 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 52. Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas no qual os tripulantes, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, estão desobrigados de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º Salvo o previsto nos parágrafos 2º e 3º do art. 43 desta Lei, a folga deverá ter início, no máximo, após o sexto período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contada a partir da apresentação dos tripulantes, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso.

§ 2º Os períodos de repouso mínimo regulamentar deverão estar contidos nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas previstos no § 1º deste artigo.

§ 3º No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto no § 1º deste artigo poderá ser ampliado em 36 (trinta e seis) horas, ficando o empregador obrigado a conceder aos tripulantes mais 2 (dois) períodos de folga no mesmo mês em que o voo for efetuado, além das folgas previstas nos artigos 52 e 53 desta Lei.

§ 4º Os limites previstos nos parágrafos 1º e 2º deste artigo poderão ser alterados, desde que estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho e não ultrapassem os parâmetros determinados em regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 20

Dê-se ao art. 53 do Substitutivo a seguinte redação:

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

§ 1º O número mensal de folgas previsto neste artigo poderá ser reduzido até 9 (nove), conforme critérios estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

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

§ 3º Quando os tripulantes concorrerem 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 é o período de tempo de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas no qual os tripulantes, sem prejuízo da remuneração, estão desobrigados de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 5º Para fins de cálculo do descanso semanal remunerado, serão consideradas apenas 10 (dez) folgas por mês, conforme previsto no “caput” deste artigo, podendo esse número ser reduzido por acordo ou convenção coletiva de trabalho, sendo que eventuais folgas adicionais não serão consideradas para o mesmo fim.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 21

Dê-se ao parágrafo único do art. 54 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 54.....

Parágrafo único. Os tripulantes a que se refere o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo modificados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 22

Dê-se ao art. 59 do Substitutivo a seguinte redação:

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

§ 1º Para o cálculo da parcela variável da remuneração, poderão ser adotados os seguintes critérios:

I – as horas de voo; ou

II – a quilometragem entre a origem e o destino do voo, no caso dos serviços de táxi aéreo, quando estabelecido em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 2º O disposto no “caput” deste artigo 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 ou conforme outros critérios estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 23

Dê-se ao art. 61 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 61. O período de tempo em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada será remunerado.

Parágrafo único. Os valores e critérios para remuneração do período de que trata o “caput” deste artigo serão estabelecidos no contrato de trabalho e em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 24

Dê-se ao art. 63 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 63. A remuneração da hora de voo noturno, assim como as de horas de voo como tripulante-extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observadas as condições estabelecidas no contrato de trabalho e em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Considera-se voo noturno, para efeitos deste artigo, o voo executado entre as 21 (vinte e uma) horas, Tempo Universal Coordenado, de um dia e às 9 (nove) horas, Tempo Universal Coordenado, do dia seguinte.

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

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA Nº 25

Dê-se ao art. 77 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 77. É de responsabilidade dos empregadores o custeio do certificado médico e de habilitação técnica de seus tripulantes, sendo responsabilidade dos tripulantes manter em dia seu certificado médico, como estabelecido na legislação em vigor.

§ 1º Cabe aos empregadores o controle de validade do certificado médico e da habilitação técnica para que seja programada, na escala de serviço do tripulante, as datas e dispensas, quando necessárias, para execução dos exames necessários para esse fim.

§ 2º É dever dos empregadores o pagamento ou o reembolso dos valores pagos pelos tripulantes para a 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.

§ 3º Os tripulantes de que trata o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os valores e critérios previstos neste artigo estabelecidos em acordo e convenção coletiva de trabalho.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 26

Dê-se ao art. 81 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 81. Os artigos 82, 83, 84, 85, 86 e 87 desta Lei

perderão a eficácia 30 meses após a publicação desta Lei.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 27

Dê-se ao art. 82 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 82. A jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a 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 da apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto 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.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 28

Dê-se ao art. 89 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 89. Resguardado o disposto no Capítulo III do Título IX do Código Brasileiro de Aeronáutica, os

infratores das disposições constantes nesta Lei ficam sujeitos às penalidades previstas no art. 351 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Parágrafo único. O processo de multas administrativas será regido pelo disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 29

Dê-se ao art. 90 do Substitutivo a seguinte redação:

Art. 90. Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação, exceto os artigos 32, 33, 34, 36, 38 e 39 desta Lei, que entram em vigor em 30 (trinta) meses a partir da data de publicação desta Lei.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 30

Acrescente-se ao Capítulo VI do Substitutivo, o seguinte art. 88, renumerando-se os seguintes:

Art. 88. Aos tripulantes de voo referidos no inciso IV do art. 5º, em atividade de fomento ou proteção à

agricultura, não se aplicam as disposições previstas:

I – na Seção II do Capítulo II desta Lei;

II – nos artigos 28, 29, 45, 46 e 47;

III – nos Capítulos IV e V desta Lei.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 31

Suprima-se o art. 25 do Substitutivo.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 32

Suprima-se o art. 37 do Substitutivo.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 33

Suprima-se o art. 56 do Substitutivo.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA Nº 34

Suprima-se o art. 60 do Substitutivo.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

PR 3
PR 4



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado ELMAR NASCIMENTO - DEM/BA

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências

Autor: Senado Federal – Senador Blairo Maggi

Relator: Deputado Elmar Nascimento

RELATOR SUBSTITUTO: DEP. SÓSTENES CAVALCANTE

I – RELATÓRIO

Examina-se, neste documento, o Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, originário do Senado Federal e fruto da iniciativa do Senador Blairo Maggi, o qual “Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências”.

Em sua versão original, a proposição oferecida pelo Autor somente alterava a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, para modificar a jornada de trabalho do aeronauta. Na justificação, o Autor consignou haver excessiva rigidez na legislação que regulamenta a jornada de trabalho dessa categoria profissional e destacou que as normas foram concebidas em um momento histórico em que a utilização do modal aéreo e a tecnologia embarcada nas aeronaves eram muito diferentes do que são na atualidade. Com essas considerações, o Autor apresentou o objetivo da sua proposta, que seria a modernização da legislação brasileira

Em decisão terminativa e na conformidade do parecer do Senador Paulo Paim, a Comissão de Assuntos Sociais do Senado Federal aprovou Substitutivo que alterou significativamente o alcance e o conteúdo da proposição original, em ordem a lhe conferir a estruturação textual ora submetida à revisão da Câmara dos Deputados.





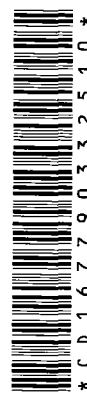
Tal como recebida do Senado Federal, a proposição está subdividida em cinco capítulos. O Capítulo I contém disposições sobre o tripulante de aeronave e sua classificação; o Capítulo II dispõe sobre o regime de trabalho (escala, jornada, sobreaviso e reserva, viagens, limites de voos e pousos, período de repouso e folga periódica); o Capítulo III dispõe sobre remuneração e concessões; o Capítulo IV contém disposições sobre as transferências da base do tripulante; e o Capítulo V contém as disposições finais. Ademais, a proposição contém o Anexo I, com critérios para a composição de um Comitê com atribuições de implantar e fiscalizar os Programas de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana definidos pela autoridade de aviação civil brasileira.

A matéria, que está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e ao regime de tramitação prioritária, foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes e à Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, para exame do mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania, para exame da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em conformidade com o disposto no art. 54, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Em 08.07.2015, a Comissão de Viação e Transportes aprovou, unanimemente, o Projeto de Lei nº 8.255/2014, nos termos do Substitutivo 2 e na conformidade do parecer da Relatora, Deputada Clarissa Garotinho, que apresentou complementação de voto. O Deputado Nelson Markezelli, por sua vez, apresentou voto em separado.

O Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, que, segundo informações constantes do parecer da Relatora, resultou de ampla discussão entre as partes interessadas (entidades sindicais representantes dos tripulantes e dos operadores de aeronaves), reestruturou inteiramente o texto recebido do Senado para:

1. ampliar o âmbito de aplicação da Lei, em ordem a alcançar as profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, bem como pilotos de aeronave, comissário de voo e mecânico de voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira;
2. definir e classificar a tripulação que exerce função a bordo de aeronave;





3. estabelecer limitações operacionais e a adoção de um Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana, a ser regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil;
4. criar limites mais restritivos para as empresas que não implantarem o Sistema de Risco de Fadiga Humana e manter, para as demais, os limites estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil;
5. suprimir os limites de horas trimestrais;
6. alterar a jornada diária para as empresas que não possuem o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana;
7. definir a base contratual da categoria, que passa a ser atrelada a um aeroporto;
8. alterar as regras de definição e divulgação da escala de trabalho dos aeronautas;
9. reduzir o limite de voos na madrugada;
10. estabelecer que o salário variável do aeronauta só possa ser calculado sobre as horas de voo;
11. definir a obrigatoriedade de pagamento aos aeronautas pelas horas que os mesmos permanecem em solo entre etapas;
12. alterar as regras relativas às folgas simples.

Ademais, o Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes alterou a estrutura das disposições, com acréscimo de capítulos e sessões. O Capítulo I contém disposições sobre os tripulantes de aeronaves e sua classificação, sobre as tripulações e sobre o Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga. O Capítulo II se refere ao regime de trabalho, com disposições sobre contrato de trabalho, base contratual, escala de serviço, acomodações para descanso a bordo de aeronaves, limites de voos e pousos, limites da jornada de trabalho, sobreaviso e reserva, viagens, período de repouso e folga periódica. O Capítulo III disciplina a remuneração e as concessões com disposições sobre a remuneração propriamente dita, alimentação, assistência médica, uniforme, férias, certificações e habilitações. O Capítulo IV regulamenta matéria relativa às transferências provisórias e permanentes. O Capítulo V contém disposições transitórias, com normas de direito intertemporal, prazos de vigência, perda ou





início de eficácia e providências no campo da regulamentação. O Capítulo VI contém as disposições finais.

Em 25.11.2015, a Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 8.255/2014, na conformidade do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes e com 34 Subemendas, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Benjamin Maranhão, que apresentou complementação de voto quanto à Subemenda n. 27.

Quando da apresentação das Subemendas na CTASP, o Relator registrou a sua concordância com o projeto, na forma do Substitutivo adotado pela CVT, entendendo, todavia, que o trabalho realizado ainda poderia ser aperfeiçoado, razão pela qual promoveu modificações com a finalidade de adequar o texto à sistemática do Direito do Trabalho. Na verdade, as Subemendas aprovadas pela CTASP foram muito além dessa adequação, como se expõe:

1. a Emenda nº 1 alterou a redação do parágrafo único do art. 5º, desdobrando-o em dois incisos, em ordem a estabelecer equiparações entre os tripulantes, para os efeitos do disposto em convenção coletiva do trabalho;
2. a Emenda nº 2, basicamente de redação, incorporou o texto do inciso I, na verdade inciso único do art. 8º, e desdobrou parte do § 2º em § 3º;
3. a Emenda nº 3, igualmente de redação, manteve a mesma estruturação do art. 8º, mas corrigiu as letras maiúsculas no início dos incisos e indicou os numerais arábicos seguidos da indicação por extenso, entre parênteses, além de apresentar o conteúdo dos incisos II e III sob nova redação;
4. a Emenda nº 4 promoveu o desdobramento do *caput* do art. 26 em § 1º e acrescentou o § 2º, com a seguinte redação: “No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante mais de 50 (cinquenta) quilômetros, a jornada de trabalho será encerrada conforme o disposto no art. 36 desta Lei, e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 2 (duas) horas”;
5. a Emenda nº 5, também de redação, corrigiu o desdobramento do *caput* e dos §§ 1º e 3º do art. 27, para transformá-los no *caput* e nos incisos I e II, e reenumerou os §§ 2º, 4º e 5º para § 1º, § 2º e § 3º;





6. a Emenda nº 6, de redação, alterou o *caput* do art. 28 para indicar de modo diversos os incisos II, III, IV e V do art. 5º (redação do Substitutivo) para II a V, além de corrigir letras maiúsculas incabíveis por letras minúsculas e substituir a expressão “por intermédio” para mediante;
7. a Emenda nº 7 acrescentou “a saúde” no *caput* do art. 29, ao lado da higiene e segurança do trabalho e redigiu em letras minúsculas a expressão “acordo coletivo de trabalho”;
8. a Emenda nº 8 acrescentou a expressão “desta lei” no *caput* do art. 32 e corrigiu o desdobramento do *caput* em incisos (I a IV), que no Substitutivo fora feito erroneamente sob a forma de alíneas (“a” a “d”);
9. a Emenda nº 9 corrigiu o desdobramento do *caput* do art. 33 em incisos (I a IV), que no Substitutivo fora feito erroneamente sob a forma de alíneas (“a” a “d”), transformou o parágrafo único em § 1º e acrescentou o § 2º, com a seguinte redação: “Os tripulantes de que trata o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira”;
10. a Emenda nº 10 corrigiu o desdobramento do *caput* do art. 34 em incisos (I a IV), que no Substitutivo fora feito erroneamente sob a forma de alíneas (“a” a “d”), e redigiu os numerais e seus extensos de modo diverso; ademais, redigiu com letras minúsculas iniciais a expressão “acordo ou convenção coletivo de trabalho”, no inciso IV;
11. a Emenda nº 11 acrescentou ao art. 36 o § 6º, com a seguinte redação” Os limites previstos no § 4º deste artigo podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuírem Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos”.
12. a Emenda nº 12 corrigiu o desdobramento do art. 38 em incisos, que no Substitutivo fora feito na forma de marcos;
13. a Emenda nº 13 corrigiu o desdobramento do art. 39 em incisos, que no Substitutivo fora feito em forma de marcos, e acrescentou parágrafo único com a seguinte redação “Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos





especializados definidos no inciso IV do art. 5º desta Lei, quando em atividade de fomento à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira”;

14. a Emenda nº 14 desdobrou em incisos (I a V) o *caput* do art. 43, alterou as remissões a artigos da forma extensa para a forma abreviada (art.), adequou as remissões ao conteúdo do *caput* ao desdobramento promovido e fez correções do texto para adequá-lo à norma escrita da língua;

15. a Emenda nº 15 reescreveu em letras minúsculas iniciais a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho” no § 3º do art. 44;

16. a Emenda nº 16 fez pequenas alterações de redação no art. 45, como “após receber comunicação” para “após recebimento de comunicação”, e desdobrou parte do conteúdo do § 2º em § 3º e do § 4º em § 5º, com a necessária renumeração;

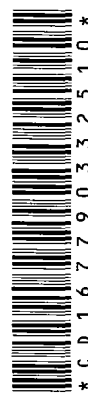
17. a Emenda nº 17 alterou no art. 46 as remissões a artigos da forma extensa para a forma abreviada (art.) e retirou da esquerda os zeros que acompanhavam os numerais cardinais;

18. a Emenda nº 18 alterou a redação do parágrafo único do art. 50 para reescrever em letras minúsculas a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho” e suprimir do referido parágrafo a expressão “celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional”;

19. a Emenda nº 19 alterou no art. 52 as remissões da forma extensa (artigos) para a forma abreviada (art.), adotou como padrão de referência “parágrafos” e não “§§”, subdividiu o § 1º em § 2º e promoveu a necessária renumeração, e reescreveu em letras minúsculas a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho”;

20. a Emenda nº 20 reescreveu em letras minúsculas a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho” e retirou a sigla DSR colocado entre parênteses após a expressão “Descanso Semanal Remunerado” que também foi reescrita em letras minúsculas;

21. a Emenda nº 21 alterou a redação do parágrafo único do art. 54, “O disposto no *caput* deste artigo, não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do artigo 5º,





em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira”, fazendo-o nos seguintes termos: “Os tripulantes a que se refere o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo modificados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira”.

22. a Emenda nº 22 alterou a redação do § 1º do art. 59 para indicar como critério de cálculo da parcela variável da remuneração, além das horas de voo, a quilometragem entre a origem e o destino do voo, no caso dos serviços de táxi aéreo, quando estabelecido em acordo ou convenção coletiva de trabalho;

23. a Emenda nº 23 subdividiu o conteúdo do art. 61 em parágrafo único;

24. a Emenda nº 24 acrescentou ao *caput* do art. 63 a expressão “e em acordo ou convenção coletiva de trabalho”, além de alterar a forma de apresentação da hora noturna de voo de “52’30” (cinquenta e dois minutos e trinta segundos)” para “52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos”;

25. a Emenda nº 25 reescreveu em letras minúsculas a expressão “certificado médico e de habilitação técnica” no *caput* do art. 77, aperfeiçoou a redação dos dispositivos sob o aspecto linguístico e acrescentou o § 3º com a seguinte redação “Os tripulantes de que trata o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os valores e critérios previstos neste artigo estabelecidos em acordo e convenção coletiva de trabalho”;

26. a Emenda nº 26 alterou o texto do art. 81 de “Os limites previstos nos artigos 32, 33, 34, 38 e 39 entram em vigor em 30 (trinta) meses a partir da data de publicação desta lei”, para “Os artigos 82, 83, 84, 85, 86 e 87 desta Lei perderão a eficácia 30 meses após a publicação desta Lei”;

27. a Emenda nº 27, que foi objeto de complementação de voto, alterou a redação do art. 82 de “Os artigos 83, 84, 85, 86 e 87 perderão a eficácia 30 (trinta) meses após a publicação desta lei”, para:





Art. 82. A jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a 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 da apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto 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.

28. a Emenda nº 28 alterou o *caput* do art. 89, suprimiu o § 1º e transformou o § 2º em parágrafo único;

29. a Emenda nº 29 alterou o art. 90 com a redação “Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação” para “Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação, exceto os artigos 32, 33, 34, 36, 38 e 39 desta Lei, que entram em vigor em 30 (trinta) meses a partir da data de publicação desta Lei”;

30. a Emenda nº 30 acrescentou ao Capítulo VI do Substitutivo o art. 88 com a seguinte redação:

Art. 88. Aos tripulantes de voo referidos no inciso IV do art. 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, não se aplicam as disposições previstas:

I - na Seção II do Capítulo II desta Lei;

II - nos artigos 28, 29, 45, 46 e 47;

III - nos Capítulos IV e V desta Lei.

31. por fim, as Emendas nº 31, 32, 33 e 34 suprimiram, respectivamente, os artigos 25, 37, 56 e 60 do Substitutivo.

No âmbito da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.





II – VOTO DO RELATOR

Determina o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (art. 32, IV, “a”, c/c o art. 54, I) que cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa e redação das proposições que tramitam na Casa. Em cumprimento à norma regimental, segue, pois, o pronunciamento deste Relator acerca do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes e das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público

Relembre-se que a proposição oriunda do Senado Federal regulamenta o exercício da profissão de tripulante de aeronave, cujo objeto foi conservado no Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transporte, conquanto tenha sido ampliado o campo de regulamentação.

No que concerne à constitucionalidade formal, não há obstáculo à proposição examinada. Quanto à competência legislativa, a matéria é atribuída à União nos termos do art. 22, incisos I e XVI da Constituição, que lhe incumbem legislar sobre direito do trabalho e condições para o exercício de profissões. Em consequente, a competência também é atribuída ao Congresso Nacional, nos termos do *caput* do art. 48, segundo o qual lhe cabe dispor sobre todas as matérias de competência da União. Ademais, não estando gravada com cláusula de exclusividade de iniciativa, a matéria admite a deflagração do seu processo legislativo por qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados. Por essas razões, repita-se, não há objeção formal ao Projeto de Lei ora examinado, nem ao Substitutivo oferecido.

Igualmente, no que diz respeito à constitucionalidade material, o Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, não encontra nenhum obstáculo no ordenamento jurídico brasileiro. Ao contrário, está perfeitamente respaldado na previsão constitucional de que a lei poderá estabelecer exigências ou qualificações que restrinjam ou limitem o exercício de determinadas profissões (CF/88, art. 5º, XIII), bem como nos dispositivos constitucionais que erigem a segurança como direito dos cidadãos e dever do Estado (art. 5º, 6º e 144, dentre outros).

Em regra, seja como decorrência necessária do direito fundamental à liberdade seja como desdobramento do princípio da liberdade de





iniciativa, deve prevalecer, igualmente, a liberdade para o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão. Não obstante tanto, há casos em que o interesse público exige, por razões diversas, notadamente relacionadas ao risco, que se estabeleçam normas de natureza restritiva, surgindo daí a regulamentação profissional. É assim que a melhor doutrina quanto à matéria vem afirmar que, para se regulamentar uma profissão, importa considerar a prevalência do interesse público sobre os de grupos ou de outros segmentos, criando, mais que direitos, deveres sociais de proteção à coletividade¹.

No caso vertente, sobejam razões para a regulamentação do exercício da profissão de tripulante de aeronave, seja em decorrência do crescimento desse modal de transporte, seja pelo risco inerente à profissão, seja por razões de segurança pública. Um acidente aéreo, e não precisamos discorrer longamente sobre isso, tem consequências geralmente fatais para tripulantes e passageiros, em ordem a exigir uma regulamentação adequada, tanto da profissão, como dos protocolos e procedimentos técnicos e operacionais.

No caso dos procedimentos técnicos e operacionais, o nosso ordenamento jurídico conta com um Código de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, com normas procedimentais complementares instituídas e permanentemente atualizadas pela Agência Nacional de Aviação Civil. Quanto à regulamentação da profissão, conquanto em vigor a Lei nº 7.183, de 1984, a regulamentar o exercício da profissão de aeronauta, trata-se de norma concebida num momento histórico e social bastante diverso do atual, com lacunas que devem necessariamente ser enfrentadas e corrigidas, nos termos ora propostos.

No que concerne à juridicidade, conquanto a iniciativa ora analisada cumpra a relevante função de regulamentar adequadamente a profissão, em deferência à categoria e em necessária reverência à segurança da população que se utiliza do transporte aéreo, cumpre destacar que a proposição oriunda do Senado aboliu todas as referências à profissão de "aeronauta". Na referida proposição, a profissão de aeronauta foi substituída pela "profissão de tripulante de aeronave", diferentemente do tratamento dado pela Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que, justamente, "Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências".

¹ Confira-se <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema1/2008-14144.pdf> acesso em 22.06.2016





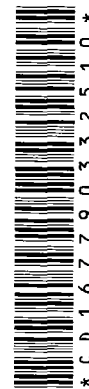
A supressão da terminologia “aeronauta” não parece condizente com o nosso ordenamento jurídico, uma vez que ela é utilizada na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, bem como na Consolidação das Leis do Trabalho, além do Ministério do Trabalho, Emprego e Previdência Social. Há, portanto, definições que contemplam perfeitamente a denominação. Mais que isso, há a necessidade da manutenção da terminologia “aeronauta”, que não se sobrepõe, mas sim complementa a expressão “tripulante”, possibilitando a convivência pacífica de todos os instrumentos legislativos que abordam assuntos relacionados à aviação.

Para compatibilizar o projeto de lei ora examinado com o tratamento dado pelo ordenamento jurídico brasileiro à profissão de aeronauta, ora regulamentada, é necessário que se ofereça emenda modificativa, tanto da ementa como do art. 1º do Projeto de Lei e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes. A propósito, no referido Substitutivo, são mantidas diversas referências à profissão de aeronauta (art. 75, art. 85 e art. 87, §§ 1º e 2º), impondo-se, portanto, a compatibilização da ementa e do art. 1º.

Ainda no que concerne à juridicidade, respeitados o escopo e as atribuições desta Comissão e prestigiando todas as tratativas e entendimentos já consolidados nas duas casas legislativas, o art. 53 do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transporte, objeto da Subemenda nº 20 da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, que comporta Emenda Supressiva dos seus §§ 4º e 5º, com as considerações a seguir expostas.

É de conhecimento público e notório que referido Projeto de Lei altera a legislação atual que regula a profissão do aeronauta, precisamente a Lei nº 7.183, de 1984. Sobre este aspecto, salientamos que este diploma legal ainda se encontra em plena validade e vigência, sendo certo, inclusive, que o seu art. 38 prevê direito à percepção e gozo de, no mínimo, 8 folgas aos tripulantes brasileiros, nos seguintes termos: “Art. 38. O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.”

Note-se que, em momento algum, pretendeu o legislador da época criar limites máximos de concessão de folgas ao tripulante. Ou seja, não há, atualmente, qualquer impedimento legal ou constitucional ao oferecimento de folgas em número superior a 8; pelo contrário, há, tão-somente, vedação e impedimento legal de que o tripulante goze, dentro de um mesmo mês, de menos





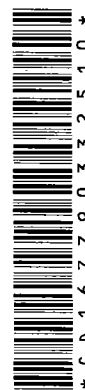
de 8 folgas. Referida previsão, assim como como todo o conteúdo da Lei 7.183, foi recepcionado pela Constituição Federal de 1988. E nem poderia ser diferente.

Os aeronautas, em razão de aspectos naturais da própria profissão, estão submetidos a escalas e jornadas que severamente agredem a saúde, o bem-estar social e o convívio familiar. Serve, portanto, a concessão de maior número de folgas ao mês, como uma forma de amenizar os impactos tão danosos que os aeronautas estão suscetíveis em razão da difícil rotina que enfrentam. Não se trata, pois, de uma inovação legislativa, muito menos de benesse à categoria, mas de uma forma de amenizar os danos suportados pelo simples cumprimento de suas atividades laborais.

Aproveitamos o ensejo e lembramos que o ordenamento jurídico pátrio não veda nem limita a concessão máxima de folgas ao trabalhador brasileiro. Citamos, a título meramente exemplificativo, a jornada 12x36, amplamente aceita pelo Legislativo e pelo Judiciário, que preveem números, inclusive, superior de descanso. A famigerada 12x36 possibilita aos seus trabalhadores descanso de 15 dias dentro de um mês. E sobre este aspecto, não há qualquer discussão de ilegalidade ou inconstitucionalidade. Segue tal modalidade de jornada linha de raciocínio muito semelhante à dos aeronautas: em razão do elevado desgastaste e da extrapolação de jornada diária prevista em lei (8h/dia), tem o trabalhador direito a repouso maior para se recompor do desgaste sofrido. A majoração do limite mínimo de folgas, de 8 para 10, encontra-se, portanto, amplamente justificada e fundamentada em questões de medicina e saúde do trabalhador, bem como na questão basilar da segurança de voo.

Estudos e práticas internacionais consolidadas dão conta de que a concessão de folgas nos moldes como são atualmente praticamos (8 ao mês) são deficitárias e não servem para recompor os tripulantes dos desgastes sofridos. Lembramos que a legislação atual conta com mais de 30 anos de vigência, sem que tenha sido submetida a necessárias atualizações. Desse modo, urge a necessidade de modernização de referido diploma legal, tal como se pretende com o Projeto de Lei em discussão e o Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, a fim de que o Estado Brasileiro esteja paritário em práticas e recomendações internacionais de segurança de voo.

Ademais, encontra-se pactuado em convenção coletiva de trabalho firmada entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, limites mínimos de folga superiores aos previstos na Lei





7.183, a saber: "3.4.7. Das Folgas Mensais - Serão observados os seguintes números mínimos de folgas mensais dos aeronautas: 1) 8,5 (oito e meia) folgas mensais (8 em um mês e 9 no outro) para os tripulantes de aeronaves turbo-hélice; 2) 9 (nove) folgas mensais para os tripulantes de aeronaves à jato *narrow body*; 3) 10 (dez) folgas mensais para os tripulantes de aeronaves à jato *wide body*."

Notem que as próprias empresas aéreas reconheceram a necessidade de ampliação do número de folgas e convencionaram, por mera liberalidade e no uso da maturidade negocial, aqueles novos parâmetros. Portanto, não prospera qualquer alegação de impactos financeiros ~~vultuosos~~, ^{vultuosos} ~~vultuosos~~, ^{vultuosos} quicá significativos, com o incremento de folgas delimitado no Substitutivo.

Noutro norte, é importante desmistificar o conceito de folga, que aqui se defende e sustenta, do conceito de descanso semanal remunerado. Este, previsto na Constituição Federal, na CLT, em Decreto específico (605) e em cláusula de Convenção Coletiva de Trabalho, não pode servir de fator impeditivo a tão importante avanço legislativo como é o que decorre do incremento do número de folga, por todas as razões que já se expôs. Folga, como exaustivamente demonstrando, é questão de medicina e saúde do trabalhador e segurança de voo, enquanto o cálculo do descanso semanal remunerado sustenta parâmetro remuneratório, amplamente regulado pelos instrumentos mencionados.

Nesse cenário, tem-se que os §§ 4 e 5º, do art. 53 do Substitutivo da Comissão de Viação e Transporte e da Subemenda nº 20 da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público merecem supressão, uma vez que o tema "descanso semanal remunerado" possui regulação própria e já é alvo de consenso entre empresas e trabalhadores, que, num discurso uníssono representado pela Convenção Coletiva de Trabalho, fixaram os critérios de cálculos, baseados nas melhores práticas de mercado, avaliadas todos os limites, possibilidades e impactos suportados.

No que concerne à técnica legislativa e redação, cabe assinalar que o Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, respeitou as normas previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001. Quanto ao Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, entretanto, cabem os seguintes apontamentos:

1. todas as designações de seções foram grafadas em letras maiúsculas, contrariando o disposto no art. 10, inciso VII da LC 95/1998;





2. o *caput* do art. 8º foi desdobrado em um inciso (I), que também é único, situação que é inadequada e contrária à técnica legislativa;
3. o *caput* dos artigos 32, 33, 34, 85, 86 e 87 foi erroneamente desdobrado em alíneas, contrariando o disposto no art. 10, inciso II da LC 95/1998;
4. o *caput* dos artigos 38 e 39 adotou desdobramento sob a forma de ponto, que é inadmissível para a espécie nos termos do art. 10, inciso II, da LC 95/1998;
5. na última parte do art. 61 a palavra coletiva, referindo-se ao instituto da convenção coletiva de trabalho, foi escrita incorretamente (coleta);
6. nas referências aos parágrafos únicos, ora adota-se letra maiúscula para a palavra único, ora adota-se letra minúscula para a mesma palavra, situação que deve ser corrigida em ordem de padronização;
7. o Capítulo V, conquanto anunciado como Disposições Transitórias, contém normas que são de natureza permanente, salvo melhor juízo, como é o caso dos arts. 83, 84, 85, 86 e 87;
8. os textos constitutivos de desdobramentos sob a forma de incisos e alíneas são iniciados com letra maiúscula, situação que não se admite, em geral, para as enumerações;
9. alguns vocábulos demandam correção de digitação ou concordância, para adequação ao padrão da língua portuguesa;
10. certas expressões, como “acordo e convenção coletiva de trabalho”, foram indevidamente inseridas em diversos dispositivos com as iniciais maiúsculas, sem que haja justificativa para tanto;
11. estabelece no art. 80, inconstitucionalmente², o prazo de 180 dias para que órgão do Poder Executivo expeça normas necessárias para a implantação do

² Trata-se de ação direta na qual se pretende seja declarada inconstitucional lei amazonense que dispõe sobre a realização gratuita do exame de DNA. (...) Os demais incisos do art. 2º, no entanto, não guardam compatibilidade com o texto constitucional. (...) **No caso, no entanto, o preceito legal marca prazo para que o Executivo exerça função regulamentar de sua atribuição, o que ocorre amiúde, mas não deixa de afrontar o princípio da interdependência e harmonia entre os Poderes.** A determinação de prazo para que o chefe do Executivo exerça função que lhe incumbe originariamente, sem que expressiva de dever de regulamentar, tenho-a por inconstitucional. Nesse sentido, veja-se a ADI 2.393, rel. min. Sydney Sanches, *DJ* de 28-3-2003, e a ADI 546, rel. min. Moreira Alves, *DJ* de 14-4-2000. (...) Ante o exposto, julgo parcialmente procedente o pedido formulado e declaro inconstitucionais os incisos I, III e IV, do art. 2º, bem como a expressão “no prazo de sessenta dias a contar da sua publicação”, constante do *caput* do art. 3º

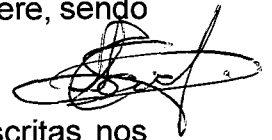


* C D 1 6 7 7 9 0 3 3 2 5 1 0 *



sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana de que trata a Seção III do Capítulo 1" (s.n.);

12. no *caput* do art. 87, mencionam-se várias categorias de aeronaves, deixando-se de precisar, na alínea "b", qual são os aviões a que o dispositivo se refere, sendo necessário, ao que parece, a inclusão do complemento "turbohélices".

"turbo-hélices" 

Cabe o nosso registro de que parte das situações descritas nos itens acima foram corrigidas nas Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público. Assim, é desnecessário que se proponham novas Subemendas, vez que iniciativa anterior se desincumbiu de fazê-lo de modo satisfatório. Todavia, outras inconformidades ou inadequações ainda demandam correção, para a necessária observância do que dispõe a Lei Complementar nº 95, de 1998.

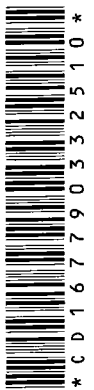
Há que se apontar, também, que dentre as Subemendas acolhidas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, quatro promovem a supressão integral de artigos, quais sejam os artigos 25, 37, 56 e 60, sem que a Comissão tenha indicado a renumeração dos demais, a partir do art. 26, e sem que tenha promovido correções às remissões da proposição, também a partir do art. 25. Tais situações, igualmente, exigem medidas corretivas, o cumprimento do disposto na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Apontamos, ainda, que o Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes adota como padrão de escrita do vocábulo latino *caput* a sua redação sem qualquer destaque, enquanto a Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público adota a redação com as aspas. Sabendo-se que a Câmara dos Deputados adota o padrão de escrita da referida palavra em formato itálico e sem aspas, sejam feitas as correções nos textos do Substitutivo, bem como das Subemendas.

Coerente com as exposições feitas nos tópicos precedentes, concluímos o voto no seguinte sentido:

I - constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e redação do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, com as emendas modificativas anexas;

da Lei 50/2004 do Estado do Amazonas. [ADI 3.394, voto do rel. min. Eros Grau, j. 2-4-2007, P, DJE de 15-8-2008.] s.n.





II - constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e redação do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes com as Subemendas anexas a este parecer;

III - constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e redação das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço, com as Subemendas anexas a este parecer.

Para as providências a serem desempenhadas na fase da redação final, fazemos os seguintes apontamentos:

I - proceder-se à renumeração dos dispositivos afetados em decorrência das Subemendas acolhidas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público que promovem a supressão integral dos artigos 25, 37, 56 e 60;

II - compatibilizar a redação do vocábulo latino *caput* em formato itálico e sem aspas, conforme padrão utilizado pela Câmara dos Deputados;

III - corrigir a escrita das seguintes palavras: “des0ignação” (art. 3º do Substitutivo), “conforme” (no § 2º do art. 20), “nos”, no § 2º do art. 34, com a redação dada pela Subemenda nº 20, da CTASP, “9trinta”, no § 6º do art. 36, com a redação dada pela Subemenda nº 11 da CTASP; e “variável”, no art. 70.

IV - padronizar a escrita das palavras iniciais das enumerações em incisos e alíneas com a letra minúscula, ressalvadas as hipóteses de nomes próprios;

V - padronizar a escrita das remissões a parágrafos, vez que o Substitutivo adota o formato §§ e as Subemendas da CTAPS adotam a forma por extenso;

VI - padronizar a escrita das remissões a artigos, vez que se apresentam ora na forma abreviada (art.), ora na forma em extenso;

VII - retirar a vírgula colocada indevidamente após a expressão “Ao tripulante extra a serviço”, no § 2º do art. 4º e acrescentar ponto final no *caput* do art. 64;



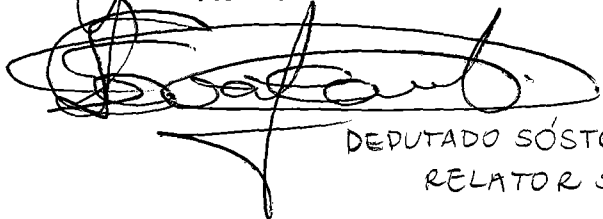


VIII – padronizar, na escrita da expressão “Parágrafo único”, a escrita da palavra “único” em letra minúscula.

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado **ELMAR NASCIMENTO**

Relator


DEPUTADO SÔSTENES CAVALCANTE
RELATOR SUBSTITUTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências

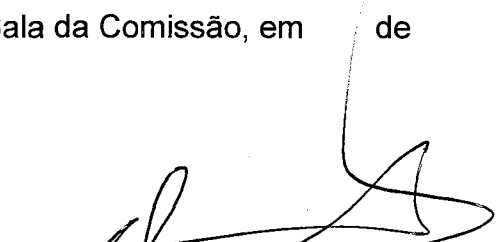
EMENDA MODIFICATIVA Nº 1

Dê-se à ementa do art. 1º do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte redação: “*Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominada aeronauta, e dá outras providências*”





Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado **ELMAR NASCIMENTO**

Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

EMENDA MODIFICATIVA Nº 2

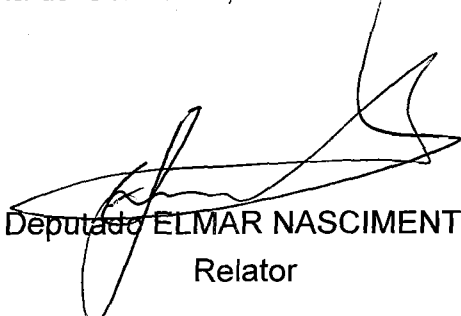
Dê-se ao *caput* do art. 1º do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014,
a seguinte redação:

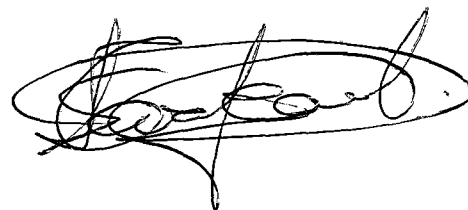
*Art. 1º. Esta Lei regula o exercício das profissões de
piloto de aeronave, comissário de voo, mecânico de
voo, operadores de equipamentos especiais instalados
em aeronaves e demais profissionais que exerçam
atividade remunerada a bordo de aeronaves,
denominadas aeronautas.*





Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado **ELMAR NASCIMENTO**
Relator



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

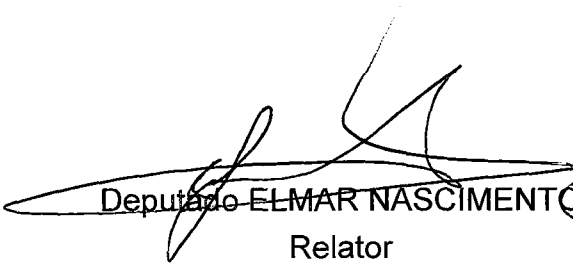
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

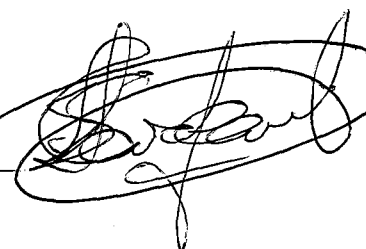
Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA Nº 1

Dê-se à ementa do Substitutivo aprovado pela Comissão de
Aviação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014 a seguinte redação:
*"Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominada
aeronauta, e dá outras providências"*

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado **ELMAR NASCIMENTO**
Relator



CD167790332510



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA Nº 2

Dê-se ao *caput* do art. 1º do Substitutivo aprovado pela
Comissão de Aviação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014 a seguinte
redação:

*Art. 1º. Esta Lei regula o exercício das profissões de
piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de
voo, denominadas aeronautas.*

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO

Relator





COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

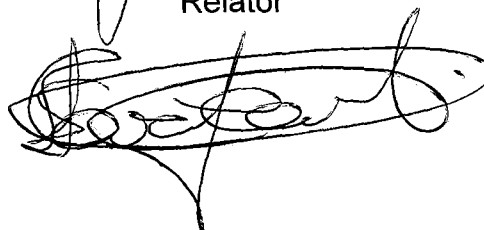
SUBEMENDA SUBSTITUTIVA Nº 3

Dê-se ao art. 80 do Substitutivo adotado pela Comissão de
Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte redação:

*Art. 80. Caberá à Autoridade de Aviação Civil Brasileira
expedir as normas necessárias para a implantação do
sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana
de que trata a Seção III do Capítulo 1.*

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado ELMAR NASCIMENTO
Relator







COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

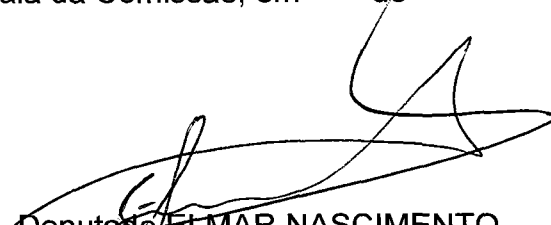
**SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO
PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

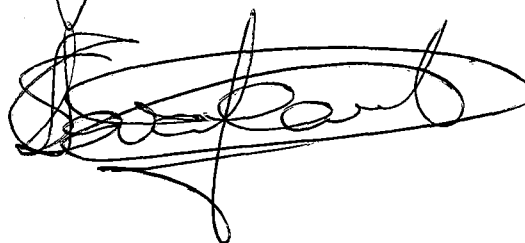
Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

SUBEMENDA SUPRESSIVA Nº 4

Suprimam-se os §§ 4º e 5º do art. 53 do Substitutivo adotado
pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014.

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado **ELMAR NASCIMENTO**
Relator







COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

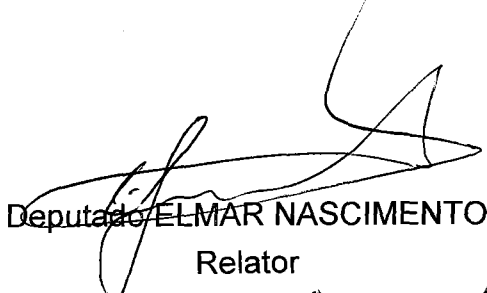
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº 5

Dê-se às subdivisões do CAPÍTULO I (Seções I a III), do
CAPÍTULO II (Seções I a X) e do CAPÍTULO III (Seções I a VI) do Substitutivo
adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de
2014, a identificação em algarismos romanos e letas minúsculas.

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado ELMAR NASCIMENTO
Relator





COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº 6

Dê-se aos artigos 85, 86 e 87 do Substitutivo adotado pela
Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte
redação:

*Art. 85. A duração da jornada de trabalho do aeronauta
será de:*

*I - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação
mínima ou simples;*

*II - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação
composta;*

*III - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de
revezamento.*

*Parágrafo único. Nos voos de empresa de táxi aéreo, de
serviços especializados, de transporte aéreo regional ou
em voos 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*



* C D 1 6 7 7 9 0 3 3 2 5 1 0 *



adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites de 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos.

Art. 86. Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

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

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

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

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

§ 1º O número de pousos na hipótese do inciso I deste artigo, 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 nos incisos I, II e III 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 os incisos I, II e III deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi aéreo e de serviços especializados.





§ 5º A autoridade da aviação civil, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos no inciso IV deste artigo.

Art. 87. Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês ou ano, respectivamente:

I - em aviões convencionais: 100 - 1000 horas;

II - em aviões turboélice: 100 - 935 horas;

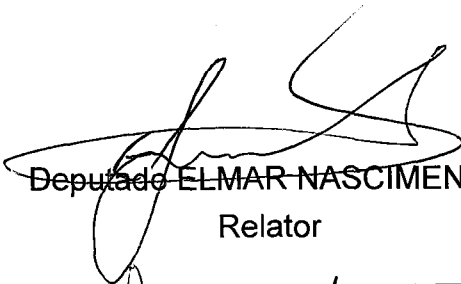
III - em aviões a jato: 85 - 850 horas;

IV - em helicópteros: 90 - 960 horas.

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

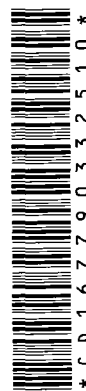
§ 2º Os limites de tempo de voo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em espaço inferior a 30 (trinta) dias, serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado **ELMAR NASCIMENTO**

Relator







COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

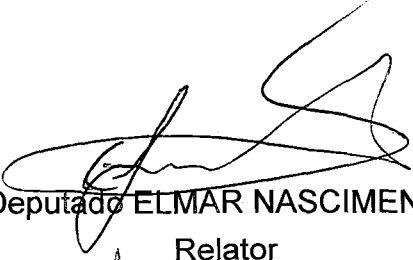
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

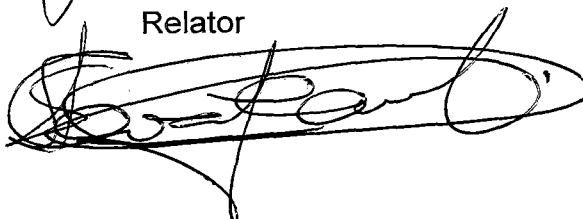
SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº 7

Dê-se ao CAPÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a identificação como CAPÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS, nele permanecendo os artigos 83 a 89, com as alterações e renumerações decorrentes das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado ELMAR NASCIMENTO

Relator







COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

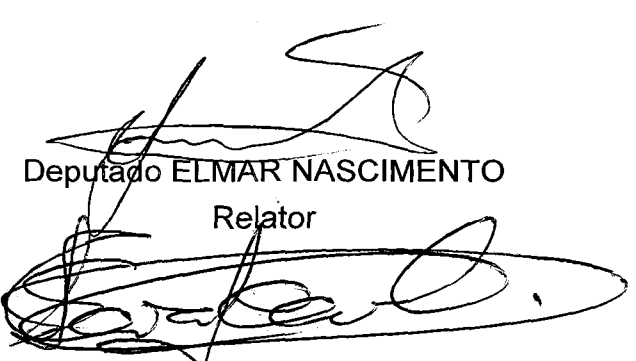
SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº 8

Dê-se ao CAPÍTULO VI – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a identificação como CAPÍTULO VI – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS, nele permanecendo os artigos 80, 81, 82, 90 e 91, com as alterações e renumerações decorrentes das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado ELMAR NASCIMENTO
Relator





2016_13343

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

**SUB EMENDA Nº 20 DA COMISSÃO DE TRABALHO, DE
ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO AO SUBSTITUIVO DA
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave e dá outras
providências

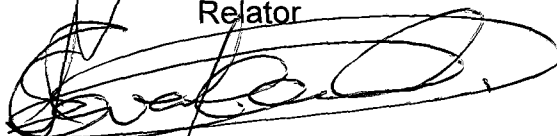
SUBEMENDA SUPRESSIVA Nº 1

Suprimam-se os §§ 4º e 5º do art. 53, na redação da
Subemenda nº 20 da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público,
ao Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei
nº 8.255, de 2014.

Sala da Comissão, em de de 2016.


Deputado ELMAR NASCIMENTO

Relator





CD167790332510

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 8.255/2014, com emendas; do Substitutivo da Comissão de Viação e Transporte, com subemendas; e das Subemendas da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço, com subemendas, nos termos do Parecer do Relator Substituto, Deputado Sóstenes Cavalcante, que acatou, na íntegra, o Parecer apresentado pelo Relator anteriormente designado, Deputado Elmar Nascimento.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Covatti Filho - Vice-Presidente, Alceu Moreira, André Amaral, Arthur Lira, Betinho Gomes, Carlos Bezerra, Chico Alencar, Danilo Forte, Delegado Edson Moreira, Esperidião Amin, Fábio Sousa, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, João Fernando Coutinho, José Fogaça, Júlio Delgado, Jutahy Junior, Lincoln Portela, Luiz Couto, Marcos Rogério, Max Filho, Paes Landim, Paulo Freire, Paulo Magalhães, Rocha, Ronaldo Fonseca, Rubens Otoni, Rubens Pereira Júnior, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Vitor Valim, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Cabo Sabino, Edio Lopes, Gonzaga Patriota, Janete Capiberibe, Jerônimo Goergen, Juscelino Filho, Lucas Vergilio, Mário Negromonte Jr., Pastor Eurico, Pr. Marco Feliciano, Reginaldo Lopes, Rodrigo de Castro, Sergio Souza e Sóstenes Cavalcante.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dê-se à ementa do art. 1º do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte redação: *“Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominada aeronauta, e dá outras providências”*

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

**EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dê-se ao *caput* do art. 1º do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte redação:

Art. 1º. Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo, mecânico de voo, operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves e demais profissionais que exerçam atividade remunerada a bordo de aeronaves, denominadas aeronautas.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

**SUBEMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dê-se à ementa do Substitutivo aprovado pela Comissão de Aviação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014 a seguinte redação: “Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominada aeronauta, e dá outras providências”

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

SUBEMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dê-se ao *caput* do art. 1º do Substitutivo aprovado pela Comissão de Aviação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014 a seguinte redação:

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

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

SUBEMENDA Nº 3 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dê-se ao art. 80 do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte redação:

Art. 80. Caberá à Autoridade de Aviação Civil Brasileira expedir as normas necessárias para a implantação do sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana de que trata a Seção III do Capítulo 1.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

SUBEMENDA Nº 4 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Suprimam-se os §§ 4º e 5º do art. 53 do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

SUBEMENDA Nº 5 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dê-se às subdivisões do CAPÍTULO I (Seções I a III), do CAPÍTULO II (Seções I a X) e do CAPÍTULO III (Seções I a VI) do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a identificação em algarismos romanos e letas minúsculas.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

SUBEMENDA Nº 6 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dê-se aos artigos 85, 86 e 87 do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte redação:

Art. 85. A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

I - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

II - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta;

III - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

Parágrafo único. Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos 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 a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites de 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos.

Art. 86. Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

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

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

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

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

§ 1º O número de pousos na hipótese do inciso I deste artigo, 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 nos incisos I, II e III 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 os incisos I, II e III deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi aéreo e de serviços especializados.

§ 5º A autoridade da aviação civil, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos no inciso IV deste artigo.

Art. 87. Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês ou ano, respectivamente:

I - em aviões convencionais: 100 - 1000 horas;

II - em aviões turbo-hélice: 100 - 935 horas;

III - em aviões a jato: 85 - 850 horas;

IV - em helicópteros: 90 - 960 horas.

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

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

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

**SUBEMENDA Nº 7 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dê-se ao CAPÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a identificação como CAPÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS, nele permanecendo os artigos 83 a 89, com as alterações e renumerações decorrentes das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

SUBEMENDA Nº 8 ADOTADA PELA CCJC
AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dê-se ao CAPÍTULO VI – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a identificação como CAPÍTULO VI – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS, nele permanecendo os artigos 80, 81, 82, 90 e 91, com as alterações e renumerações decorrentes das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

SUBEMENDA ADOTADA PELA CCJC
À SUBEMENDA Nº 20 DA COMISSÃO DE TRABALHO, DE
ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO AO SUBSTITUTIVO DA
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Suprimam-se os §§ 4º e 5º do art. 53, na redação da Subemenda nº 20 da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, ao Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014.

Sala da Comissão, em 16 de novembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
