

## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

1

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências.	Altera a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984 para modificar a jornada de trabalho do aeronauta.	Dispõe sobre o exercício da profissão do aeronauta, e dá outras providências.
<b>O PRESIDENTE DA REPÚBLICA</b> Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:	O CONGRESSO NACIONAL decreta:	O CONGRESSO NACIONAL decreta:
CAPÍTULO I		CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES		DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
SEÇÃO I		SEÇÃO I
DO AERONAUTA E DA SUA CLASSIFICAÇÃO		DO AERONAUTA E DA SUA CLASSIFICAÇÃO
<b>Art. 1º</b> O exercício da profissão de aeronauta regulado pela presente Lei.		<b>Art. 1º</b> Esta lei regula o exercício das profissões de piloto, comissário de voo e mecânico de voo.
<b>Art. 2º</b> Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.		
<b>Art. 4º</b> O aeronauta 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.		<b>Art. 2º</b> 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.
<b>Art. 5º</b> O aeronauta de empresa de transporte aéreo regular que se deslocar, a serviço desta, sem exercer função a bordo de aeronave tem a designação de tripulante extra.		<b>Art. 3º</b> 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.
		<i>Parágrafo Único.</i> O tripulante extra a serviço será considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites da jornada de trabalho, alimentação, repouso e remuneração.
Parágrafo único O aeronauta de empresa de transporte aéreo não regular ou serviço especializado tem a designação de tripulante extra somente quando se deslocar em aeronave da empresa, a serviço desta.		
		<b>Art. 4º</b> Entende-se como tripulantes técnicos, os pilotos e mecânicos de voo e por tripulantes de cabine,



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

2

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		os comissários de voo.
		<b>Art. 5º</b> Os tripulantes técnicos e de cabine são profissionais devidamente habilitados pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira para o exercício de atividade a bordo de aeronave civil, mediante contrato de trabalho.
		§ 1º Esta lei aplica-se aos tripulantes técnicos e de cabine que exerçam suas funções nas seguintes atividades:
		I - em empresas de aviação regular.
		II - nos serviços de táxi aéreo.
		III - em escolas de aviação civil ou Aeroclubes, na função de instrutores de voo.
		IV - nos Serviços Aéreos Especializados (SAE), abrangendo os seguintes serviços:
		a) aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;
		b) prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo;
		c) publicidade aérea de qualquer natureza;
		d) fomento ou proteção da agricultura ou do meio ambiente;
		e) saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;
		V - em serviços privados, tripulando aeronaves da categoria administrativa, da indústria, comércio ou, quando contratados, em aeronaves particulares;
		VI - em serviços de transporte exclusivo de cargas.
<b>Art. 2º</b> Parágrafo único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de		<b>Art. 6º</b> Esta lei aplica-se aos tripulantes técnicos e de cabine que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

3

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
trabalho regido pelas leis brasileiras.		pelas leis brasileiras.
<b>Art. 3º</b> Ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros.		<b>Art. 7º</b> O exercício das profissões de piloto, mecânico de voo e comissário de voo, prevista nesta lei, são privativas de brasileiros.
Parágrafo único - As empresas brasileiras que operam em linhas internacionais poderão utilizar comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da aeronave.		§ 1º As empresas brasileiras que operam em linhas internacionais poderão utilizar comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da aeronave.
		§ 2º Todas as empresas nacionais ou estrangeiras, operando voos domésticos em território brasileiro, terão obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.
<b>Art. 6º</b> São tripulantes:		<b>Art. 8º</b> São tripulantes técnicos:
a) COMANDANTE: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave – exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui;		I - COMANDANTE: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui.
b) CO-PILOTO: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave;		II - CO-PILOTO: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave; e
c) MECÂNICO DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave;		III - MECÂNICO DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave.
d) NAVEGADOR: auxiliar do comandante, encarregado da navegação da aeronave quando a rota e o equipamento o exigirem, a critério do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;		
e) RADIOOPERADOR DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado do serviço de radiocomunicações nos casos previstos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica; e		



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

4

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		<i>Parágrafo único.</i> O Comandante de empresa aérea regular ou taxi aéreo poderá exercer função de instrutor e/ou checador na empresa contratante, desde que habilitado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.
		<b>Art. 9º</b> São tripulantes de cabine:
f) COMISSÁRIO: é o auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante.		I – o COMISSÁRIO, que é o auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante;
<b>Art. 7º</b> Consideram-se também tripulantes, para os efeitos desta lei, os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pelo Ministério da Aeronáutica.		II - os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, e demais profissionais que exerçam atividade remunerada a bordo de aeronaves.
<b>Art. 6º</b> § 1º A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local.		<b>Art. 10</b> A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local.
<b>Art. 6º</b> § 2º A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao comissário quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.		<i>Parágrafo único.</i> 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		SEÇÃO II
DAS TRIPULAÇÕES		DAS TRIPULAÇÕES
<b>Art. 8º</b> Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronave.		<b>Art. 11</b> Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronave.
<b>Art. 9º</b> Uma tripulação poderá ser: mínima, simples, composta e de revezamento.		<b>Art. 12</b> Uma tripulação poderá ser mínima, simples, composta e de revezamento.
<b>Art. 10</b> Tripulação mínima é a determinada na forma		<b>Art. 13</b> Tripulação mínima é a determinada na forma



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

5

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.		da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, sendo permitida sua utilização em vôos, locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.
<b>Art. 11</b> Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do vôo.		<b>Art. 14</b> Tripulação simples é a constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do vôo.
<b>Art. 12</b> Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e o mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.		<b>Art. 15</b> Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado ao nível de piloto em comando, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.
<b>Art. 13</b> Tripulação de revezamento é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um co-piloto, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.		<b>Art. 16</b> Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado ao nível de piloto em comando, um copiloto, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.
Parágrafo único. Aos pilotos e mecânicos de vôo acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações para o descanso horizontal e, para os comissários, número de assentos reclináveis igual à metade do seu número com aproximação para o inteiro superior.		<b>Art. 17</b> Aos tripulantes compondo tripulações compostas ou de revezamento, será assegurado descanso em acomodações de categoria 1 (um), 2 (dois) ou 3 (três), em número de assentos ou compartimentos que assegurem no mínimo 90 (noventa) minutos de descanso nas tripulações compostas e 120 (cento e vinte) minutos nas tripulações de revezamento.
		§ 1º Constitui:
		I - descanso categoria 1 (um): acomodações adequadas para o descanso horizontal, em compartimentos isolados do contato com passageiros, por meio de portas e paredes, que deverão propiciar ausência de ruídos e luminosidade proveniente da cabine de



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

6

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		passageiros, bem como total privacidade aos tripulantes durante o seu descanso.
		II - descanso categoria 2 (dois): acomodação similar a classe executiva de passageiros, com assento fora da cabine de comando e separado das poltronas de passageiros, por, no mínimo, uma cortina escura. A poltrona destinada ao descanso dos tripulantes não poderá ser localizada na mesma fileira das poltronas destinadas aos passageiros, ou próxima aos toaletes e aéreas de serviço ou manejo de alimentos. Terá medidas mínimas de:
		a) mínimo 45° (quarenta e cinco graus) de reclinção em relação ao eixo vertical;
		b) largura de no mínimo 55 (cinquenta e cinco) polegadas;
		c) distância entre poltronas de no mínimo 20 (vinte) polegadas; e
		d) suporte para descanso das pernas e dos pés.
		III - descanso categoria 3 (três): acomodação com assento fora da cabine de comando e separado das poltronas de passageiros, por no mínimo uma cortina escura. A poltrona destinada ao descanso dos tripulantes deverá obrigatoriamente possuir reclinção mínima de 30° (trinta graus) em relação ao eixo vertical, suporte para descanso das pernas e dos pés e não poderá ser localizada próxima aos toaletes e aéreas de serviço ou manejo de alimentos.
		§ 2º O descanso categoria 3 (três) somente poderá ser aplicado em aeronaves com apenas 1 (um) corredor.
		§ 3º Aos tripulantes técnicos, será garantido descanso categoria 1 (um) em aeronaves com 2 (dois) ou mais corredores.
		§ 4º Em aeronaves que não dispuserem de descanso



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

7

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		categoria 1, será permitido o descanso categoria 2, desde que em poltrona horizontal.
<b>Art. 12</b> Parágrafo único - Aos tripulantes acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, poltronas reclináveis.		§ 5º Aos tripulantes definidos no inciso II do §1º do art. 5º, efetuando voos com tripulação composta, serão asseguradas poltronas reclináveis para seu descanso, localizadas fora da cabine de comando da aeronave.
		§ 6º Para os tripulantes de cabine, realizando voos em tripulações compostas ou de revezamento, serão asseguradas 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.
<b>Art. 14</b> O órgão competente do Ministério da Aeronáutica, 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.		<b>Art. 18</b> 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.
<b>Art. 15</b> As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em voos internacionais e nas seguintes hipóteses:		<b>Art. 19</b> As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em voos internacionais, mediante prévia programação.
a) mediante programação;		
b) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas ou por trabalhos de manutenção; e		
c) em situações excepcionais, mediante autorização do Ministério da Aeronáutica.		
Parágrafo único. Uma tripulação composta poderá ser utilizada em voos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção.		§ 1º Uma tripulação composta poderá ser utilizada em voos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados.
		§ 2º Os tripulantes definidos no inciso II, § 1º do art. 5º, poderão efetuar voos domésticos com tripulação composta, quando transportando enfermo ou órgãos



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

8

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		para transplante.
<b>Art. 16</b> Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo e até o limite de 3 (três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.		<b>Art. 20</b> Um tipo de tripulação só poderá ser alterado no início da jornada do voo.
Parágrafo único. A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora da apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.		
CAPÍTULO II		CAPÍTULO II
DO REGIME DE TRABALHO		DO REGIME DE TRABALHO
SEÇÃO I		SEÇÃO I
DA ESCALA DE SERVIÇO		DA ESCALA DE SERVIÇO
<b>Art. 17</b> A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:		<b>Art. 21</b> A determinação para a prestação de serviço dos tripulantes, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:
a) por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;		I- por intermédio de escala ou de convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados com o treinamento e verificação de proficiência técnica;
b) por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subseqüentes, para os vôos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e		II - por intermédio de escala, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias.
c) mediante convocação, por necessidade de serviço.		
<b>Art. 18</b> A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.		
		§ 1º Os tripulantes definidos pelos incisos II, IV e V do § 1º do art. 5º, terão suas escalas de prestação de serviço divulgadas com antecedência mínima de 2





## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

9

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		(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, § 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 prestação das suas atividades.
		<b>Art. 22</b> 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.
		<b>Art. 23</b> 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 à jato, no período de 30/365 dias: 90/900 horas;
<b>Art. 36</b> Ocorrendo o regresso de viagem de uma tripulação simples entre 23:00 (vinte e três) e 06:00 (seis) horas, tendo havido pelo menos 3 (três) horas de jornada, o tripulante não poderá ser escalado para		III - máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas previstas na escala de trabalho;



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

10

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
trabalho dentro desse espaço de tempo no período noturno subsequente.		
		IV - máximo de 3 (três) madrugadas, a cada período de 168 (cento e sessenta e oito) horas; e
		V - o disposto no inciso anterior não se aplica aos tripulantes definidos pelo inciso VI, §1º do art. 5º, que terão limite máximo de 4 (quatro) madrugadas consecutivas a cada período de 168 (cento e sessenta e oito) horas.
		§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI, § 1º do art. 5º, que operarem em empresas que não possuam Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana, aprovado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, e que tiverem sua jornada de trabalho transcorrida, total ou parcialmente, entre as 23:00 horas (local) e 06:59 horas (local), não poderão ser escalados para a programação subsequente nesse mesmo período.
		§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI, § 1º do art. 5º, que operarem em empresas que não possuam Programa de Gerenciamento do 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.
		§ 4º A implantação, gerenciamento e fiscalização dos Programas de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana serão definidos, pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira em normativo próprio e em conjunto com um Comitê formado pelos representantes da entidade de classe, entidade patronal e especialistas convidados conforme anexo I desta Lei.
		§ 5º Este artigo entrará em vigor 6 (seis) meses após a publicação da normativa da Autoridade de Aviação Civil Brasileira ou 12 (doze) meses após a publicação



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

11

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		desta lei, o que ocorrer primeiro.
		<b>Art. 24</b> Entende-se como madrugada, para efeitos desta lei, o período transcorrido, total ou parcialmente, entre as 23:00 horas (local) e 06:59 horas (local).
<b>Art. 19</b> É de responsabilidade do <b>aeronauta</b> manter em dia <b>seus</b> certificados de <b>habilitação técnica e de capacidade física</b> estabelecidos na legislação em vigor, cabendo-lhe <b>informar ao serviço de escala, com antecedência de 30 (trinta) dias, as</b> respectivas datas de vencimento, a fim de que <b>lhe</b> seja possibilitada a execução dos respectivos exames.		<b>Art. 25</b> É de <b>responsabilidade do empregador o custeio dos</b> Certificados de <b>Habilitação Técnica (CHT)</b> de seus tripulantes, e responsabilidade do <b>tripulante</b> manter em dia <b>seu</b> Certificado Médico Aeronáutico (CMA), cabendo <b>ao empregador o controle das</b> respectivas datas de vencimento, a fim de que seja possibilitada <b>e programada, na</b> escala de serviço <b>do tripulante, as datas para</b> execução dos respectivos exames.
		<i>Parágrafo Único.</i> É devido ao empregador o ônus do pagamento ou reembolso dos valores pagos pelo tripulante, inclusive exames complementares, relativos à revalidação do Certificado Médico Aeronáutico (CMA), Certificado de Habilitação Técnica (CHT), exames de proficiência linguística e eventuais taxas com documentos necessários à execução de suas funções contratuais.
SEÇÃO II		SEÇÃO II
DA JORNADA DE TRABALHO		DA JORNADA DE TRABALHO
<b>Art. 20</b> Jornada é a duração do trabalho do <b>aeronauta</b> , contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.		<b>Art. 26</b> Jornada é a duração do trabalho do <b>tripulante</b> , contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.
§ 1º A jornada na base <b>domiciliar</b> será contada a partir da hora de apresentação do <b>aeronauta</b> no local de trabalho.		§ 1º A jornada na base <b>contratual</b> será contada a partir da hora de apresentação do <b>tripulante</b> no local de trabalho.
§ 2º Fora da base <b>domiciliar</b> , a jornada será contada a partir da hora de apresentação do <b>aeronauta</b> no local estabelecido pelo empregador.		§ 2º Fora da base <b>contratual</b> , a jornada será contada a partir da hora de apresentação do <b>tripulante</b> no local estabelecido pelo empregador.
§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a		§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores <b>deste artigo</b> , a apresentação no aeroporto não deverá



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

12

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.		ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo para operações domésticas e 60 (sessenta) minutos da hora prevista para o início do voo para operações internacionais.
§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.		§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores quando em operações domésticas e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada dos motores, quando em operações internacionais.
		<b>Art. 27</b> Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do §1º do art. 5º, nos casos onde a base contratual for situada em município ou conurbação urbana dotada de dois ou mais aeroportos a uma distância inferior a 50 (cinquenta) quilômetros, terão um aeroporto definido como base contratual pelo empregador.
		§ 1º No caso de apresentação ou término de voo em aeroporto diferente do definido como base contratual, deverá o empregador disponibilizar transporte gratuito entre os aeroportos para o deslocamento dos tripulantes em intervalos de no máximo 1 (uma) hora.
		§ 2º No caso de viagem que tenha seu início em aeroporto diferente do indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que antecede a jornada será acrescido em no mínimo 2 (duas) horas.
		§ 3º No caso de viagem que termine no aeroporto que não o indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido em, no mínimo, 2 (duas) horas.
		§ 4º No caso de viagem que termine no aeroporto que não o indicado como base contratual, com a próxima viagem programada para ter início em aeroporto diferente do indicado como base contratual do tripulante, o repouso mínimo será acrescido de, no mínimo, 4 (quatro) horas.



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

13

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		<b>Art. 28</b> 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 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 da viagem, será remunerado nas mesmas bases da hora de reserva e o cômputo da jornada de trabalho terá início na base contratual.
		<b>Art. 29</b> 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 da apresentação, fora da base contratual e em condução fornecida pela empresa, terão o tempo superior a 90 (noventa) minutos computado como jornada de trabalho.
<b>Art. 21</b> § 1º Nos vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea “a” do art. 29 desta Lei.		<b>Art. 30</b> 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 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.
<b>Art. 21</b> § 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá		



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

14

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)															
ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.																	
<b>Art. 21</b> § 3º Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.																	
		<b>Art. 31</b> 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 possuam Programa de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana, aprovado pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, respeitarão os seguintes limites diários de jornada de trabalho e horas de voo para tripulações mínima ou simples:															
		<table><tr><td>Horário de Apresentação</td><td colspan="4">Número de EtapasJornada de trabalho (horas de voo)</td></tr><tr><td></td><td>Até 2</td><td>3</td><td>4</td><td>5 ou +</td></tr><tr><td>00:00-23:59</td><td>9 (7)</td><td>9 (7)</td><td>9 (7)</td><td>8 (7)</td></tr></table>	Horário de Apresentação	Número de EtapasJornada de trabalho (horas de voo)					Até 2	3	4	5 ou +	00:00-23:59	9 (7)	9 (7)	9 (7)	8 (7)
Horário de Apresentação	Número de EtapasJornada 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 possuam Programa de Gerenciamento do Risco de 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:															



# Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

15

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)						
		<div> <div>Hora de Apresentação</div> <div>Número de EtapasJornada de trabalho (horas de voo)</div> </div>						
		<div> <div></div> <div>Até 236457 ou +</div> </div>						
		<div> <div>06:00 – 06:59</div> <div>11 (9)10 (8)10 (8)9 (8)9 (8)9 (8)</div> </div>						
		<div> <div>07:00 – 08:59</div> <div>12 (9)11 (9)11 (9)10 (8)10 (8)9 (8)</div> </div>						
		<div> <div>09:00 – 10:59</div> <div>12 (9.5)12 (9.5)12 (9.5)12 (9)11 (9)11 (9)</div> </div>						
		<div> <div>11:00 – 13:59</div> <div>12 (9.5)12 (9)12 (9)11 (9)11 (9)10 (8)</div> </div>						
		<div> <div>14:00 – 14:59</div> <div>12 (9)11 (9)11 (9)10 (8)10 (8)9 (8)</div> </div>						
		<div> <div>15:00 – 15:59</div> <div>11 (9)10 (8)10 (8)10 (8)9 (8)9 (8)</div> </div>						
		<div> <div>16:00 – 22:59</div> <div>10 (8)9 (8)9 (8)9 (8)8 (7)8 (7)</div> </div>						
		<div> <div>23:00 – 05:59</div> <div>10 (8)9 (8)9 (8)8 (7)8 (7)8 (7)</div> </div>						
		<b>Art. 32</b> Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º, quando em tripulação composta e de revezamento, terão suas jornadas de trabalho limitadas aos valores das tabelas abaixo, levando em consideração a categoria de descanso oferecida e a condição de aclimatação do tripulante.						
		§ 1º Entende-se por tripulante aclimatado, aquele cujo estado fisiológico e psicológico encontra-se adaptados às condições locais no que concerne à diferença entre o horário local onde o tripulante finaliza sua jornada e o horário do local do início de sua jornada.						
		§ 2º São critérios para um tripulante ser considerado						



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

16

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)																														
		aclimatado:																														
		I - quando na base contratual, no início da viagem, estar no mínimo a 36 (trinta e seis) horas ininterruptas livres 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 horas de voo serão aplicados à tripulação composta aclimatada:																														
		<table><tr><th rowspan="2">Hora de Apresentação</th><th colspan="3">Número de EtapasJornada de trabalho (horas de voo)</th></tr><tr><th>Categoria 1</th><th>Categoria 2</th><th>Categoria 3</th></tr><tr><td>07:00-08:59</td><td>15.5 (13.5)</td><td>14.5 (12.5)</td><td>13.5 (11.5)</td></tr><tr><td>09:00-10:59</td><td>16 (14)</td><td>15.5 (13.5)</td><td>15 (13)</td></tr><tr><td>11:00-13:59</td><td>15.5 (13.5)</td><td>15 (13)</td><td>13.5 (11.5)</td></tr><tr><td>14:00-15:59</td><td>15 (13)</td><td>13.5 (11.5)</td><td>12 (10)</td></tr><tr><td>16:00-06:59</td><td>14 (12)</td><td>12.5 (10.5)</td><td>11 (9)</td></tr></table>				Hora de Apresentação	Número de EtapasJornada de trabalho (horas de voo)			Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3	07:00-08:59	15.5 (13.5)	14.5 (12.5)	13.5 (11.5)	09:00-10:59	16 (14)	15.5 (13.5)	15 (13)	11:00-13:59	15.5 (13.5)	15 (13)	13.5 (11.5)	14:00-15:59	15 (13)	13.5 (11.5)	12 (10)	16:00-06:59	14 (12)	12.5 (10.5)	11 (9)
Hora de Apresentação	Número de EtapasJornada de trabalho (horas de voo)																															
	Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3																													
07:00-08:59	15.5 (13.5)	14.5 (12.5)	13.5 (11.5)																													
09:00-10:59	16 (14)	15.5 (13.5)	15 (13)																													
11:00-13:59	15.5 (13.5)	15 (13)	13.5 (11.5)																													
14:00-15:59	15 (13)	13.5 (11.5)	12 (10)																													
16:00-06:59	14 (12)	12.5 (10.5)	11 (9)																													
		§ 4º Os seguintes limites de jornadas e horas de voo serão aplicados à tripulação composta não aclimatada:																														
		<table><tr><th>Tempo de descanso antes do início jornada</th><th>Jornada de Trabalho (horas de voo)</th></tr></table>				Tempo de descanso antes do início jornada	Jornada de Trabalho (horas de voo)																									
Tempo de descanso antes do início jornada	Jornada de Trabalho (horas de voo)																															

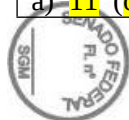




# Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

17

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)			
			Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3
		< 30 horas	14 (12)	12.5 (10.5)	11 (9)
		> 30 horas	15 (13)	13.5 (11.5)	13 (11)
		§ 5º Os seguintes limites de jornadas e horas de voo serão aplicados à tripulação de revezamento aclimatada:			
		Hora da Apresentação	Jornada de trabalho (horas de voo)		
			Categoria 1	Categoria 2	
		07:00-08:59	17.5 (15.5)	16 (14)	
		09:00-10:59	18 (16)	17 (15)	
		11:00-13:59	17.5 (15.5)	16 (14)	
		14:00-15:59	16.5 (14.5)	15 (13)	
		16:00-06:59	16.5 (14)	13.5 (11.5)	
		§ 6º Os seguintes limites de jornadas e horas de voo serão aplicados à tripulação de revezamento não aclimatada:			
		Tempo de Descanso antes do início Jornada	Jornada de Trabalho (hora de voo)		
			Categoria 1	Categoria 2	
		< 30 Horas	16.5 (14.5)	13.5 (11.5)	
		> 30 Horas	16.5 (14.5)	15 (13)	
	Art. 1º A Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, passa a vigorar com as seguintes alterações:	§ 7º Até que o art. 23 desta Lei comece a vigorar, serão respeitados os seguintes limites:			
Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:	“Art. 21.....	I - de jornada de trabalho:			
a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação	a) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação	a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação			



## 18



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

19

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		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.
<b>Art. 22</b> Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos:		<b>Art. 35</b> Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, e nos seguintes casos:
a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;		I - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e		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
c) por imperiosa necessidade.		III - por imperiosa necessidade, entendida como consequência de eventos meteorológicos ou catástrofes, hipótese que não se configura nos casos de falha ou falta administrativa, em razão da escala, de atrasos ou cancelamentos de voos.
§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.		§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, no máximo em 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, submeterá à apreciação da Autoridade de Aviação Civil Brasileira.
		§ 2º O tempo excedente aos limites da jornada de trabalho será remunerado como hora de voo, em dobro, e o repouso mínimo da tripulação acrescido de 2 (duas) horas.
§ 2º Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.		<b>Art. 36</b> Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.
		<b>Art. 37</b> Os tripulantes referidos nos incisos II e V do §



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

20

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		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, trabalhos de manutenção.
		<b>Art. 38</b> Os tripulantes referidos no inciso III do § 1º do art. 5º poderão ter os limites de jornada ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, e nos seguintes casos:
		I - manutenção não programada da aeronave, fora da base contratual, quando se tratar de voo de navegação; ou
		II - espera demasiadamente longa por condições meteorológicas desfavoráveis, quando fora da base contratual e em voo de retorno a ela.
<b>Art. 23</b> A duração do trabalho do aeronauta, computados os tempos de vôo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 (um terço) do sobreaviso, assim como o tempo do deslocamento, como tripulante extra, para assumir vôo ou retornar à base após o vôo e os tempos de adestramento em simulador, não excederá a 60 (sessenta) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.	<b>Art. 23</b> A duração do trabalho do aeronauta, computado os tempos de vôo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 (um terço) do sobreaviso, assim como o tempo do deslocamento, como tripulante extra, para assumir vôo ou retornar à base após o vôo e os tempos de adestramento em simulador, não excederá a 60 (sessenta) horas semanais e 190 (cento e noventa) horas mensais.	<b>Art. 39</b> A duração do trabalho do tripulante, computados os tempos de vôo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 (um terço) do sobreaviso, assim como o tempo do deslocamento, como tripulante extra a serviço, para assumir vôo 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 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.
§ 1º O limite semanal estabelecido neste artigo não se aplica ao aeronauta que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei.	.....(NR)”.	
§ 2º O tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso ou da apresentação, e vice-versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, na base do aeronauta ou fora dela, não será computado como de trabalho para fins desta Lei.		
<b>Art. 24</b> Para o aeronauta pertencente a empresa de táxi aéreo ou serviços especializados, o período máximo de trabalho consecutivo será de 21 (vinte e um) dias,		§ 1º Os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do §1º do art. 5º terão como período máximo de trabalho consecutivo de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

21

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
contados do dia de saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso à mesma, observado o disposto do art. 34 desta Lei.		saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso a ela.
Parágrafo único. O período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias.		§ 2º Aos tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do §1º do art. 5º, o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias.
		§ 3º Os tripulantes referidos nos inciso II do §1º do art. 5º, quando operando aeronaves de asa rotativa, exclusivamente no atendimento de plataformas marítimas, terão a jornada de trabalho semanal máxima de 60 horas.
SEÇÃO III		SEÇÃO III
DO SOBREAviso E RESERVA		DO SOBREAviso E RESERVA
<b>Art. 25</b> Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas, em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.		<b>Art. 40</b> Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 6 (seis) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de 90 (noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa.
		§ 1º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do §1º do art. 5º, quando a base contratual for situada em conurbação urbana dotada de dois ou mais aeroportos, terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.
		§ 2º Os tripulantes 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.



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

22

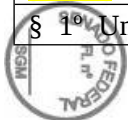
Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		§ 3º Para efeito de remuneração, as horas de sobreaviso serão pagas:
		I - como horas de voo, à base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal; e
		II - no período de tempo entre o início do sobreaviso e o horário da apresentação do tripulante no local estipulado pelo empregador, quando convocado para uma 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.
§ 1º O número de sobreavisos que o aeronauta poderá concorrer não deverá exceder a 2 (dois) semanais ou 8 (oito) mensais.		§ 6º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI, § 1º do art. 5º terão os sobreavisos limitados a 2 (dois) semanais ou 8 (oito) mensais.
§ 2º O número de sobreavisos estabelecidos no parágrafo anterior não se aplica aos aeronautas de empresas de táxi aéreo ou serviço especializado.		
		<b>Art. 41</b> 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 Sobreaviso Longo (SAL) será o período de tempo publicado em escala, não sendo estendido até o horário da apresentação e



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

23

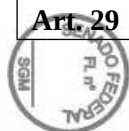
Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		será pago como hora de voo à base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal.
		§ 2º Caso o tripulante não seja acionado para uma tarefa durante o período de Sobreaviso Longo (SAL), o tempo de descanso mínimo regulamentar deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.
<b>Art. 26</b> Reserva é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.		<b>Art. 42</b> Reserva é o período de tempo em que o tripulante permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.
		§ 1º Para efeito de remuneração, as horas de reserva serão pagas nas mesmas bases da hora de voo.
§ 1º O período de reserva para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular não excederá de 6 (seis) horas.		§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º terão um período mínimo de 03 (três) horas e um máximo 06 (seis) horas de reserva.
§ 2º O período de reserva para aeronautas de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados não excederá de 10 (dez) horas.		§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do § 1º do art. 5º terão um período mínimo de 03 (três) horas e um máximo 10 (dez) horas de reserva.
§ 3º Prevista a reserva, por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso.		§ 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, 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		SEÇÃO IV
DAS VIAGENS		DAS VIAGENS
<b>Art. 27</b> Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o regresso à mesma.		<b>Art. 43</b> 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		§ 1º Uma viagem pode compreender uma ou mais



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

24

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
jornadas		jornadas.
§ 2º É facultado ao empregador fazer com que o tripulante cumpra uma combinação de vôos, passando por sua base, sem ser dispensado do serviço, desde que obedeça à programação prévia, observadas as limitações estabelecidas nesta Lei.		§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º poderão cumprir uma combinação de vôos, 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 Pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de vôo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem trazer prejuízo da sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.		§ 3º Poderá o empregador exigir do tripulante uma complementação de vôo, quando fora da base contratual, para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, respeitadas as demais disposições desta lei.
		§ 4º Não poderá o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo ou qualquer outra atividade, quando retornando à base contratual, ao final da viagem.
SEÇÃO V		SEÇÃO V
DOS LIMITES DE VÔO E DE POUSO		DOS LIMITES DE VOO E DE POUSOS
<b>Art. 28</b> Denomina-se “hora de vôo” ou “tempo de vôo” o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o “corte” dos motores, ao término do vôo (calço-a-calço).		<b>Art. 44</b> 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).
		<b>Art. 45</b> Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º terão os limites de horas de voo conforme definidos nas tabelas de jornada dos art. 31 e 32.
		<b>Art. 46</b> Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º respeitarão o limite de 5 (cinco) pousos por jornada.
<b>Art. 29</b>		





## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

25

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
§ 1º O número de pousos <b>na hipótese da alínea “a” deste artigo</b> , poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador; <b>neste caso</b> o repouso que precede a jornada <b>deverá ser aumentado</b> de 1 (uma) hora.		§ 1º O número de pousos poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador, <b>desde que</b> o repouso que precede a jornada <b>seja acrescido</b> de 2 (duas) horas.
<b>Art. 29</b> § 2º Em caso de desvio para alternativa, <b>é</b> permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos <b>nas alíneas “a”, “b” e “c”</b> deste artigo.		§ 2º Em caso de desvio para alternativa, <b>será</b> permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos <b>neste artigo</b> .
<b>Art. 29</b> § 3º <b>As empresas de</b> transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turbo hélice <b>poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos, aos limites estabelecidos neste artigo.</b>		<b>Art. 47</b> Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º que operam aeronaves convencionais e turboélice <b>no transporte aéreo regional, respeitarão o limite de 7 (sete) pousos por jornada.</b> § 1º O número de pousos poderá ser estendido a 8 (oito), a critério do empregador, <b>desde que o repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas.</b>
		§ 2º Em caso de desvio para alternativa, <b>será</b> permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos neste artigo.
<b>Art. 29</b> § 4º <b>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.</b>		<b>Art. 48</b> Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 5º <b>não terão limite de número de pousos.</b>
<b>Art. 29</b> § 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.		
<b>Art. 29</b> Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada <b>serão os</b> seguintes:	<b>“Art. 29.....</b>	<b>Art. 49</b> Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 5º <b>terão os</b> seguintes limites de voo permitidos para uma jornada:
a) <b>9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos</b> , na hipótese de integrante de tripulação <b>mínima ou simples;</b>	a) <b>12 (doze) horas de voo</b> , na hipótese de integrante de tripulação <b>mínima, simples ou composta;</b>	I - <b>9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo</b> , na hipótese de integrante de tripulação <b>mínima ou simples;</b>



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

26

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
b) 12 (doze) horas de voo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;	.....	II - 12 (doze) horas de voo, 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	c) 16 (dezesesseis) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e	III - 15 (quinze) horas de voo, 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.	d) 8 (oito) horas, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.	IV - 8 (oito) horas, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.
	§ 1º – Para tempo de voo ainda que parcialmente compreendido entre 23h e 6h, será observado o limite de 12 (doze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, observado o disposto no § 2º deste art. e no art. 22.	
	§ 2º – Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos neste artigo.	
	.....(NR)”	
<b>Art. 30</b> Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:	“ <b>Art. 30</b> ..... .....	<b>Art. 50</b> Para as empresas que não possuem um Programa de Gerenciamento do 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:
b) em aviões: 100 - 255 - 935 horas;	b) em aviões turboélices e a jato: 100, 255 e 935 horas.	I - horas de voo em aviões turbo hélice, no período de 30/365 dias: 90/900 horas;
c) em aviões a jato: 85 - 230 - 850 horas; e		II - horas de voo em aviões a jato, no período de 30/365 dias: 85/850 horas;
a) em aviões convencionais: 100 - 270 - 1000 horas;	.....(NR)”	III - horas de voo em aviões convencionais, no período de 30/365 dias: 100/1000 horas; e
d) em helicópteros: 90 - 260 - 960 horas.		IV - horas de voo em helicópteros, no período de 30/365 dias: 90/960 horas;
§ 1º Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave será observado o menor limite.		<b>Parágrafo único.</b> Quando o tripulante tripular diferentes tipos de aeronave será observado o limite inferior.
§ 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		



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

27

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
mensal mais 10 (dez) horas.		
<b>Art. 31</b> As horas realizadas como tripulante extra serão computadas para os limites de jornada, semanais e mensais de trabalho, não sendo as mesmas consideradas para os limites de horas de voo previstos no art. 30 desta Lei.		<b>Art. 51</b> 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		SEÇÃO VI
DOS PERÍODOS DE REPOUSO		DOS PERÍODOS DE REPOUSO
<b>Art. 32</b> Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.		<b>Art. 52</b> Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.
<b>Art. 33</b> São assegurados ao tripulante, fora de sua base domiciliar, acomodações para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.		<b>Art. 53</b> São assegurados ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodações adequadas para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.
§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado ao aeronauta de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados quando o custeio do transporte e hospedagem, ou somente esta, for por elas ressarcido.		
		§ 1º Entende-se por acomodações adequadas para repouso do tripulante, quarto individual com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído, controle total de temperatura e luminosidade.
§ 2º Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.		§ 2º Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.
<b>Art. 34</b> O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:		<b>Art. 54</b> O tempo mínimo de repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:
a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;		I - 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

28

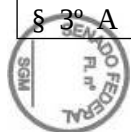
Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)																							
b) 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e		II - 16 (dezesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e																							
c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.		III - 24 (vinte e quatro) horas de repouso após jornada de mais de 15 (quinze) horas.																							
		<i>Parágrafo único.</i> O tempo mínimo em que o tripulante estará efetivamente hospedado, será o tempo de repouso descontado de 2 (duas) horas, contabilizado desde a chegada até a saída do hotel.																							
<b>Art. 35</b> Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.		<b>Art. 55</b> Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.																							
		<b>Art. 56</b> O tripulante poderá ser escalado de acordo com as tabelas de limites de jornadas de trabalho para tripulação composta e de revezamento aclimatada, conforme §3º e §5º do art. 32, desde que o tempo de adaptação local respeite o mínimo descrito na tabela abaixo:																							
		<table> <tr> <th rowspan="2">Número de diferenças horárias entre o local de início e o local de término da jornada</th><th colspan="2">Período de adaptação para ser considerado aclimatado</th></tr> <tr> <th>Oeste</th><th>Leste</th></tr> <tr> <td>2</td><td>24</td><td>30</td></tr> <tr> <td>3</td><td>36</td><td>45</td></tr> <tr> <td>4</td><td>48</td><td>60</td></tr> <tr> <td>5</td><td>48</td><td>60</td></tr> <tr> <td>6</td><td>48</td><td>60</td></tr> <tr> <td>7</td><td>72</td><td>90</td></tr> </table>	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
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																							



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

29

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)		
		8	72	90
		9	72	90
		10 ou mais	96	120
		<p><i>Parágrafo Único:</i> Para fins de aclimação, o tempo de adaptação local é entendido como o período de tempo livre, onde o tripulante está desobrigado de quaisquer obrigações para com o empregador e poderá ser a soma do período de repouso e da folga regulamentar, quando na base contratual, respeitando os demais dispositivos desta lei.</p>		
SEÇÃO VII		SEÇÃO VII		
DA FOLGA PERIÓDICA		DA FOLGA PERIÓDICA		
<b>Art. 37</b> Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o <b>aeronauta</b> , em sua base contratual, sem prejuízo <b>de</b> remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.		<b>Art. 57</b> Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o <b>tripulante</b> , em sua base contratual, sem prejuízo <b>da</b> remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.		
§ 1º A folga deverá <b>ocorrer</b> , no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas <b>à disposição do empregador</b> , contado a partir da sua apresentação, observados os limites <b>estabelecidos nos arts. 21 e 34 desta Lei</b> .		§ 1º A folga deverá <b>ter início</b> , no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, <b>contados a partir da sua apresentação</b> , observados os limites <b>da duração da jornada de trabalho e do repouso</b> . O período de repouso mínimo regulamentar deverá estar contido nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas.		
§ 2º No caso de <b>vôos</b> internacionais de longo curso, que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no parágrafo anterior, poderá ser ampliado <b>de</b> 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 <b>art. 34 desta Lei</b> .		§ 2º No caso de <b>vôos</b> internacionais de longo curso, que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no parágrafo anterior, poderá ser ampliado <b>em</b> 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 <b>art. 58</b> .		
§ 3º A folga do tripulante que estiver sob o regime				



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

30

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
estabelecido no art. 24 desta Lei será igual ao período despendido no local da operação, menos 2 (dois) dias.		
<b>Art. 38</b> O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.	<b>“Art. 38.</b> O número de folgas não será inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês (NR)”.	<b>Art. 58</b> 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.
§ 1º Do número de folgas estipulado neste artigo, serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas devendo pelo menos um destes incluir um sábado ou um domingo.		<i>Parágrafo único.</i> Nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro serão permitidos número de folgas com limite mínimo de 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.
		<b>Art. 59</b> 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.
		<i>Parágrafo único.</i> Em 4 (quatro) meses do ano, facultado ao empregador a definição dos períodos, serão permitidos número de folgas com limite mínimo de 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.
		<b>Art. 60</b> 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 destes incluir um sábado e um domingo consecutivos.
		§ 1º No mês de fevereiro será permitido número de folgas com limite mínimo de 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.
		§ 2º No mês em que o tripulante realizar a renovação do Certificado de Habilitação Técnica, desde que o treinamento seja ministrado fora do Brasil, será permitido número de folgas com limite mínimo de 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

31

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		§ 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 inciso §2º desse artigo.
§ 2º A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.		<b>Art. 61</b> A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada e seu horário será definido em escala previamente publicada.
		<b>Art. 62</b> Uma folga simples, entendida como a folga de um único período de 24 horas, deverá obrigatoriamente englobar 2 (duas) noites locais, limitada a 2 (duas) por mês, não consecutivas e com a apresentação para a jornada seguinte ocorrendo após as 10:00 (dez) horas horário local.
		<i>Parágrafo único.</i> Entende-se como “noite local” o período consecutivo de 8 (oito) horas na base contratual, entre as 22:00 horas (local) as 08:00 horas (local).
<b>Art. 39</b> Quando o tripulante for designado para curso fora da base, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base.		<b>Art. 63</b> Quando o tripulante for designado para curso fora da base <b>contratual</b> , 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 <b>contratual</b> .
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.		§ 1º A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado, se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.
		§ 2º Após o retorno do treinamento, a cada duas folgas fora da base contratual, uma deverá ser fornecida ao tripulante na sua base contratual.
CAPÍTULO III		CAPÍTULO III
DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES		DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES
SEÇÃO I		SEÇÃO I



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

32

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
DA REMUNERAÇÃO		DA REMUNERAÇÃO
<b>Art. 40</b> Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do <b>aeronauta</b> corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa.		<b>Art. 64</b> Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do <b>tripulante</b> 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.		<i>Parágrafo único.</i> 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, <b>nos termos do artigo 457, § 2ª, da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.</b>
		<b>Art. 65</b> 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.
		<i>Parágrafo único.</i> 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.
		<b>Art. 66</b> O tempo despendido pelo tripulante em treinamentos, instrução, cursos <i>on line</i> , simuladores e reuniões programados em escala ou mediante convocação, será remunerado nas mesmas bases da hora de reserva.
		<b>Art. 67</b> 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.
		<b>Art. 68</b> O período de tempo, quando em solo entre etapas de voo numa mesma jornada, será remunerado à base de 50% (cinquenta por cento) da hora de voo





## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

33

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
		normal.
<b>Art. 41</b> 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.		<b>Art. 69</b> A remuneração da hora de voo noturno, assim como as horas de voo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.
§ 1º Considera-se voo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.		§ 1º Considera-se voo noturno o realizado entre as 18:00 (dezoito) horas de um dia e as 06:00 (seis) horas do dia seguinte, computadas em horário local.
§ 2º A hora de voo noturno para efeito de remuneração é contada à razão de 52'30" (cinquenta e dois minutos e trinta segundos).		§ 2º A hora de voo noturno, para efeito de remuneração, é contada à razão de 52'30" (cinquenta e dois minutos e trinta segundos).
<b>Art. 42</b> As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.		<b>Art. 70</b> As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.
SEÇÃO II		SEÇÃO II
DA ALIMENTAÇÃO		DA ALIMENTAÇÃO
<b>Art. 43</b> Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica.		<b>Art. 71</b> Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação aquecida, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e Emprego e da Autoridade de Aviação Civil Brasileira.
		§ 1º O tripulante extra a serviço terá direito à alimentação.
§ 1º A alimentação assegurada ao tripulante deverá:		§ 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.
a) quando em terra, ter a duração mínima de 45' (quarenta e cinco minutos) e a máxima de 60' (sessenta minutos); e		
b) quando em voo, ser servida com intervalos máximos de 4 (quatro) horas.		§ 3º Quando em voo, ser servida em intervalos máximos de 4 (quatro) horas.
§ 2º Para tripulante de helicópteros a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60' (sessenta minutos), período este que não será computado na jornada de trabalho.		<b>Art. 72</b> 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.



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

34

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
§ 3º Nos voos realizados no período de 22:00 (vinte e duas) às 06:00 (seis) horas, deverá ser servida uma refeição se a duração do voo for igual ou superior a 3 (três) horas.		<b>Art. 73</b> 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.
<b>Art. 44</b> É assegurada alimentação ao aeronauta na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas, com duração de 60 (sessenta minutos).		<b>Art. 74</b> É assegurada alimentação ao tripulante na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas, com duração de 60 (sessenta) minutos.
§ 1º Os intervalos para alimentação não serão computados na duração da jornada de trabalho.		§ 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.		§ 2º Os intervalos para alimentação de que trata este artigo não serão observados na hipótese de programação de treinamento em simulador.
SEÇÃO III		SEÇÃO III
DA ASSISTÊNCIA MÉDICA		DA ASSISTÊNCIA MÉDICA
<b>Art. 45</b> Ao aeronauta em serviço fora da base contratual, a empresa deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.		<b>Art. 75</b> Ao tripulante em serviço fora da base contratual, o empregador deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção, por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.
		<i>Parágrafo único.</i> Será de responsabilidade do empregador todos os custos referentes à remoção, transporte, medicação e atendimento médico.
SEÇÃO IV		SEÇÃO IV
DO UNIFORME		DO UNIFORME
<b>Art. 46</b> O aeronauta receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente.		<b>Art. 76</b> O tripulante receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente.
SEÇÃO V		SEÇÃO V
DAS FÉRIAS		DAS FÉRIAS



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

35

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
<b>Art. 47</b> As férias anuais do <b>aeronauta</b> serão de 30 (trinta) dias.		<b>Art. 77</b> As férias anuais do <b>tripulante</b> serão de 30 (trinta) dias <b>consecutivos</b> .
<b>Art. 48</b> A concessão de férias será participada ao <b>aeronauta</b> , por escrito, com a antecedência mínima de <b>30 (trinta)</b> dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.		<b>Art. 78</b> A concessão de férias será participada ao <b>tripulante</b> , por escrito, com a antecedência mínima de <b>60 (sessenta)</b> dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.
<b>Art. 49</b> 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.		<b>Art. 79</b> 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.
<b>Art. 50</b> Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não <b>poderão se converter</b> em abono pecuniário.		<b>Art. 80</b> Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não <b>serão convertidas</b> em abono pecuniário.
CAPÍTULO IV		CAPÍTULO IV
DAS TRANSFERÊNCIAS		DAS TRANSFERÊNCIAS
<b>Art. 51</b> Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do <b>aeronauta</b> a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviços <b>e na qual deverá ter domicílio</b> .		<b>Art. 81</b> Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do <b>tripulante</b> a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviço.
§ 1º Entende-se como:		§ 1º Entende-se como:
a) transferência provisória o deslocamento do <b>aeronauta</b> 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 <b>cometida</b> ; e		I - transferência provisória, o deslocamento do <b>tripulante</b> 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 <b>atribuída</b> ; e
b) transferência permanente, o deslocamento do <b>aeronauta</b> de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.		II - transferência permanente, o deslocamento do <b>tripulante</b> de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.
§ 2º Após cada transferência provisória o <b>aeronauta</b> deverá permanecer na sua base pelo menos 180 (cento e oitenta) dias.		§ 2º Após cada transferência provisória, o <b>tripulante</b> deverá permanecer na sua base <b>por</b> , pelo menos, 180 (cento e oitenta) dias.



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

36

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
§ 3º O interstício entre transferências permanentes será de 2 (dois) anos.		§ 3º O interstício entre transferências permanentes será de 2 (dois) anos.
§ 4º Na transferência provisória serão assegurados ao <b>aeronauta</b> 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.		§ 4º Na transferência provisória serão assegurados aos <b>tripulantes</b> 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 <b>aeronauta</b> pela empresa:		§ 5º Na transferência permanente serão assegurados ao <b>tripulante</b> pela empresa:
a) <b>uma</b> ajuda de custo, para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a quatro vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual multiplicada pela média do correspondente trabalho, em horas <b>ou quilômetros</b> de voo, nos últimos 12 (doze) meses;		I - ajuda de custo, para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a quatro vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual multiplicada pela média do correspondente trabalho, em horas de voo, nos últimos 12 (doze) meses;
b) o transporte aéreo para si e seus dependentes;		II - o transporte aéreo para si e seus dependentes;
c) a translação da respectiva bagagem; e		III - a translação da respectiva bagagem; e
d) uma dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 8 (oito) dias, a ser fixado por sua opção, <b>com aviso prévio de 8 (oito) dias, à empresa</b> , dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à sua chegada a nova base.		IV - uma 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 a nova base.
§ 6º Na forma que dispuser o regulamento <b>desta Lei</b> , poderá ser a transferência provisória transformada em transferência permanente.		§ 6º Na forma que dispuser o regulamento, poderá ser a transferência provisória transformada em transferência permanente.
<b>Art. 52</b> O <b>aeronauta</b> deverá ser notificado pelo empregador com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias na transferência permanente e 15 (quinze) dias na provisória.		<b>Art. 82</b> O <b>tripulante</b> deverá ser notificado pelo empregador com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias na transferência permanente e 15 (quinze) dias na provisória.
CAPÍTULO V		CAPÍTULO V



## Quadro comparativo do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011

37

Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984	Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011	Emenda nº 1 – CAS (Substitutivo)
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS		DAS DISPOSIÇÕES FINAIS
<b>Art. 53</b> Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro do Ar, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais.		<b>Art. 83</b> 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 internacionais.
<b>Art. 54</b> Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativa e privada de indústria e comércio ficam equiparados, para os efeitos desta Lei, aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi aéreo.		<b>Art. 84</b> Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativas, da indústria, comércio ou de uso privado, ficam equiparados aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi aéreo, para todos os efeitos.
<b>Art. 55</b> Os Ministros de Estado do Trabalho e da Aeronáutica expedirão as instruções que se tornarem necessárias à execução desta Lei.		
<b>Art. 57</b> Revogam-se as disposições em contrário.		
<b>Art. 56</b> Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.		
		<b>Art. 85</b> Fica revogada a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.
		<b>Art. 86</b> Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.

