

PARECER Nº , DE 2014

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011, do Senador Blairo Maggi, que *altera a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, para modificar a jornada de trabalho do aeronauta.*

RELATOR: Senador PAULO PAIM

I – RELATÓRIO

Esta Comissão examina, em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011, do nobre Senador Blairo Maggi, que pretende introduzir modificações na legislação que rege a jornada de trabalho dos aeronautas.

Na sua parte substancial, o projeto prevê que a jornada de trabalho do aeronauta será de 14 horas, se integrante de uma tripulação mínima, simples ou composta. O texto proposto também introduz modificações nas normas que regem o período de sobreaviso, folgas, tempo de adestramento em simulador e limites de tempo de vôo e de pousos permitidos para uma jornada.

Em sua justificação, o autor afirma que há uma excessiva rigidez na legislação que regulamenta a jornada de trabalho do aeronauta. Destaca, também, 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. Em resumo o objetivo da proposta seria a modernização da legislação.

Em 6 de dezembro de 2011 foi realizada Audiência Pública para instruir a matéria, nesta Comissão de Assuntos Sociais – CAS, em atendimento aos Requerimentos nºs 54 e 64, de 2011-CAS, de iniciativa do Senador Vicentinho Alves. O processado também recebeu manifestação (Moção nº 129, de 2011, apresentada pelo Deputado Luis Carlos Gondim, da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo) pela rejeição da proposta.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais dar parecer sobre o presente projeto de lei.

A regulamentação da jornada de trabalho dos aeronautas insere-se no campo temático do Direito do Trabalho. Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, prevista no art. 61 da Constituição Federal. Cabe ao Congresso Nacional legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta.

Observados esses pressupostos, temos que a proposição original não apresenta vícios de inconstitucionalidade, nem de ilegalidade.

No mérito, consideramos necessária uma reavaliação aprofundada do tema, que deve implicar mudanças textuais. A atividade legislativa deve estar atenta à dinâmica social e econômica, não apenas para regulamentar novos fatos e práticas, mas também para atualizar as normas já existentes. Caso contrário, teremos disposições legais obsoletas vigorando na ignorância da passagem do tempo e das mudanças ocorridas na sociedade, na economia e na tecnologia.

O projeto em análise promove algumas alterações numa lei que já foi considerada adequada às necessidades de seu próprio tempo, mas, em nossa visão, é preciso ir bem mais além, mudando substancialmente a regulamentação da profissão de aeronauta.

Para atualizar a regulamentação dessa profissão fomos buscar inspiração e orientação no Projeto de Lei nº 4.824, de 2012, do Deputado Jerônimo Goergen, que atualmente tramita na Câmara dos Deputados.

São inúmeras as regras necessárias para dar tratamento compatível com as características atuais da atividade de aeronauta e, em se tratando de jornada de trabalho, o fator fadiga acaba sendo o mais relevante na definição dos limites do tempo de trabalho e de descanso. Como sabemos, esse fator é definido a partir de um conjunto completo de condições e de ambiente de trabalho e depende até das condições físicas pessoais do aeronauta.

O substitutivo que oferecemos, ao final, visa a adequar diversos fatores relacionados com a realidade brasileira, já que a legislação que regula a profissão completa 30 anos e não atende mais aos requisitos de Segurança de Voo.

Nossa proposta tem o apoio de todas as entidades de representação de classe do país: Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), Associação Brasileira de Pilotos de Aviação Civil (ABRAPAC), Associação dos tripulantes da Gol (ASAGOL), Associação dos tripulantes da Tam (ATT) e Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros (ABRAPHE).

Ratificado pela categoria através de assembleias nacionais, esse projeto foca a Segurança de Voo como pilar principal, assim como uma sensível melhora na vida social e familiar dos aeronautas, ajustes jurídicos quanto às particularidades da profissão e a manutenção da produtividade.

Ela inclui os diferentes segmentos que envolvem a aviação brasileira, como Aviação Agrícola, Taxi Aéreo, Instrutores de Escolas e Serviços Aéreos Especializados, hoje marginalizados perante a lei atual que contempla genericamente as necessidades da aviação comercial brasileira.

Ressaltamos ainda, que o projeto tem uma fundamentação científica sólida que leva em conta as melhores práticas adotadas no mercado de aviação mundial.

Pesquisas recentes demonstram que a maioria dos acidentes aéreos estão relacionados à falha humana e que grande parte destes eventos, têm a fadiga como fator contribuinte. Recentemente, em fórum da International Civil Aviation Organization (ICAO), dados apresentados por empresa aérea brasileira demonstraram que 78% dos erros cometidos por pilotos estão diretamente relacionados à fadiga.

Com o estresse causado por poucas folgas e pouco descanso, o relógio interno gera uma desestabilização funcional do organismo. Com isto, o organismo utiliza ajustes fisiológicos envolvendo o Sistema Nervoso Autônomo e o Sistema Endócrino, levando à taquicardia, sudorese e estimulando a liberação do hormônio ACTH (hormônio adrenocorticotrófico) que provoca queda da imunidade diminuindo a resistência dos organismos às infecções e levando a doenças típicas do estresse crônico.

Ressalte-se que a profissão de piloto é considerada a 4ª mais estressante do mundo, fato que aumenta a preocupação com as condições de trabalho desses profissionais, responsáveis pela segurança dos passageiros.

As práticas e conceitos de gerenciamento do risco de fadiga do Fatigue Risk Management System (FRMS), preconizados pela ICAO e aplicados nesse projeto, já são usados na União Europeia, Estados Unidos, Austrália, Inglaterra, Hong Kong e Emirados Árabes e mitigam os riscos envolvendo fatores da fadiga da tripulação.

No intuito de fomentar e disseminar os conhecimentos e avanços adquiridos na área de gerenciamento de fadiga na aviação, bem como de promover o monitoramento contínuo dos procedimentos e padrões de segurança das empresas, é de suma importância a criação de um comitê multi-disciplinar genuinamente técnico com representantes das empresas, associações, sindicatos, autoridade aeronáutica e especialistas convidados para validar e garantir as melhores práticas de gerenciamento de fadiga humana (sugerido no art. 23 do substitutivo).

Os conceitos do programa de gerenciamento de risco da fadiga, aprovado pela Autoridade de Aviação Civil, possibilitam às

empresas flexibilizarem alguns limites como o número de madrugadas trabalhadas consecutivamente e o limite de horas de voo e as jornadas diárias de trabalho de seus tripulantes.

Os valores demonstrados nas referidas tabelas refletem o cuidado com a oportunidade de sono do tripulante e a preocupação para que o mesmo possa desempenhar suas atividades com boa cognição e maior segurança. Levando-se em conta que as malhas aéreas atuais têm grande concentração de voos diurnos, verifica-se que a efetivação das tabelas trará aumento de produtividade para operações diurnas e mitigação de riscos no período noturno, fase em que o trabalhador em turnos está muito mais propenso a cometer erros devido à perda de sua capacidade cognitiva.

As empresas comerciais e de operações de cargas que não implementarem seu programa de gerenciamento do risco da fadiga terão suas jornadas de trabalho diárias diminuídas a fim de se manter a segurança de voo nas operações.

Até que as empresas tenham seus programas de gerenciamento de fadiga estabelecidos, serão mantidos os limites de jornadas diárias, horas de voo em 30/90 dias e jornadas mensais iguais aos atuais.

O projeto, leva em consideração diversos aspectos psicológicos e sociais, cientificamente comprovados, que impactam a rotina do aeronauta e a qualidade de vida no trabalho. Comprovadamente, a qualidade de vida no trabalho está diretamente relacionada ao comprometimento do trabalhador e o aumento na segurança das operações.

Com relação aos aspectos sociais, verificamos uma distorção entre a quantidade de folgas dos aeronautas e dos trabalhadores da maioria das categorias. Os trabalhadores de outras categorias possuem em média 119 folgas por ano, das quais 102 folgas em finais de semana, acrescidas de mais 17 folgas nos feriados nacionais, estaduais ou municipais. Os aeronautas atualmente gozam apenas 96 folgas anuais, gerando um déficit de 23 folgas anuais.

Por outro lado, os trabalhadores em turno, como é o caso de médicos, enfermeiros, bombeiros e policiais possuem uma rotina de 12 horas de trabalho versus 36 horas de descanso. Essa distribuição acarreta quinze períodos de folga por mês e 180 horas de jornada. A rotina dos aeronautas em muito se assemelha às características de trabalhadores em turnos, com o agravante de ter que realizar turnos não regulares (podendo chegar até a 16 horas de trabalho) e pernoitando fora de suas casas 22 dias por mês.

Citando como comparativo, um estudo realizado pela ALPA (Air Aline Pilot Association) que demonstra as condições de trabalho das maiores empresas americanas, percebemos que, considerando uma jornada de trabalho mensal de 176 horas, com o máximo permitido de horas de voos mensais de 90 horas, e mantendo uma tabela diária mais abrangente (espelhada em estudos da própria IFALPA) poderemos ter níveis de produtividades diárias melhores que a dos americanos (4 a 6 horas de voo por dia) e termos direito aos mesmos números de folgas mensais (de 12 a 15, comprovado nos acordos coletivos citados).

Outro aspecto importante está relacionado com a preocupação do equilíbrio das folgas dos aeronautas versus produtividade das empresas nos meses de alta temporada.

No modelo de mercado brasileiro, as empresas têm uma oportunidade de venda majorada na alta estação. Preocupados com este aspecto, os aeronautas propõe uma distribuição escalonada de folgas, de maneira a manter 10 folgas nos meses de janeiro, fevereiro, Julho e dezembro e 12 folgas nos demais meses.

Para as operações de transporte de cargas, levou-se em consideração o mesmo raciocínio, mas como o período de alta estação para este tipo de mercado é outro, fica a critério da empresa determinar os 4 meses do ano em que fará a diminuição das folgas de seus tripulantes.

Ajustou-se, por fim, diversas irregularidades que não são devidamente contempladas pela legislação atual, corrigindo-se distorções inerentes ao pagamento por quilometragem, padronizando a metodologia

remuneratória das empresas aéreas para uma métrica que leve em conta a quantidade efetiva de trabalho realizado.

É prática comum entre as empresas fazerem com que seus funcionários tenham jornadas de trabalho no limite do permitido em lei (11 horas), porém produzindo de 2 a 3 horas de voo. Em suma, o tripulante encontra-se à disposição da empresa, em local por ela determinado, pronto para assumir nova tarefa, não sendo, contudo, devidamente remunerado.

Os aeronautas ficam no mínimo 5 dias em treinamentos semestrais para reciclagens obrigatórias e, no caso específico dos pilotos, no mínimo mais 3 dias em simuladores, o que mostra que ele, mais uma vez, o encontram-se à disposição da empresa, sendo inclusive considerado falta e havendo desconto do salário, conforme previsto em lei.

Dessa forma, o substitutivo visa a estabelecer uma remuneração adequada para o aeronauta que está à disposição da empresa em atividades de solo.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011, com o seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CAS (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 434, DE 2011

Dispõe sobre o exercício da profissão do aeronauta, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

SEÇÃO I

DO AERONAUTA E DA SUA CLASSIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

I - em empresas de aviação regular.

II - nos serviços de táxi aéreo.

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

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

a) aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;

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

c) publicidade aérea de qualquer natureza;

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

e) saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

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

VI - em serviços de transporte exclusivo de cargas.

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

Art. 7º O exercício das profissões de piloto, mecânico de voo e comissário de voo, prevista nesta lei, são privativas de brasileiros.

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

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

Art. 8º São tripulantes técnicos:

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

II - CO-PILOTO: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave; e

III - MECÂNICO DE VOO: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave.

Parágrafo único. O Comandante de empresa aérea regular ou taxi 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 – o COMISSÁRIO, que é o auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante;

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

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

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

SEÇÃO II

DAS TRIPULAÇÕES

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

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

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

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

Art. 15 Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado ao nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o

equipamento assim o exigir, e no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

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

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

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

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

d) suporte para descanso das pernas e dos pés.

III - descanso categoria 3 (três): acomodação com assento fora da cabine de comando e separado das poltronas de passageiros, por no mínimo uma cortina escura. 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 categoria 1, será permitido o descanso categoria 2, desde que em poltrona horizontal.

§ 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.

Art. 18 A Autoridade de Aviação Civil Brasileira, considerando o interesse da segurança de voo, as características da rota e do voo, e a programação a ser cumprida, poderá determinar a

composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias para a realização do voo.

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

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

§ 2º Os tripulantes definidos no inciso II, § 1º do 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 pelos 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, § 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.

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 possuem 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;

III - máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas previstas na escala de trabalho;

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 desta lei, o que ocorrer primeiro.

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

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

Parágrafo Único. 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

DA JORNADA DE TRABALHO

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

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

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

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

domésticas e 60 (sessenta) minutos da hora prevista para o início do voo para operações internacionais.

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

Art. 27 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.

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 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.

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 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.

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 até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:

I - quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas e for proporcionado pelo empregador um local para descanso, separado do público, com controle de temperatura e luminosidade;

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

Art. 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 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:

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 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:

Hora de Apresentação	Número de Etapas □ Jornada de trabalho (horas de voo)					
	Até 2	3	4	5	6	7 ou +
06:00 – 06:59	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
07:00 – 08:59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)
09:00 – 10:59	12 (9.5)	12 (9.5)	12 (9.5)	12 (9)	11 (9)	11 (9)
11:00 – 13:59	12 (9.5)	12 (9)	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)
14:00 – 14:59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)
15:00 – 15:59	11 (9)	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
16:00 – 22:59	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	8 (7)	8 (7)
23:00 – 05:59	10 (8)	9 (8)	9 (8)	8 (7)	8 (7)	8 (7)

Art. 32 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 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:

Hora de Apresentação	Número de Etapas □ Jornada de trabalho (horas de voo)		
	Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3
07:00-08:59	15.5 (13.5)	14.5 (12.5)	13.5 (11.5)
09:00-10:59	16 (14)	15.5 (13.5)	15 (13)
11:00-13:59	15.5 (13.5)	15 (13)	13.5 (11.5)
14:00-15:59	15 (13)	13.5 (11.5)	12 (10)
16:00-06:59	14 (12)	12.5 (10.5)	11 (9)

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

Tempo de descanso antes do início jornada	Jornada de Trabalho (horas de voo)		
	Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3
< 30 horas	14 (12)	12.5 (10.5)	11 (9)
> 30 horas	15 (13)	13.5 (11.5)	13 (11)

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

Hora da Apresentação	Jornada de trabalho (horas de voo)	
	Categoria 1	Categoria 2
07:00-08:59	17.5 (15.5)	16 (14)
09:00-10:59	18 (16)	17 (15)
11:00-13:59	17.5 (15.5)	16 (14)
14:00-15:59	16.5 (14.5)	15 (13)
16:00-06:59	16.5 (14)	13.5 (11.5)

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

Tempo de Descanso antes do início Jornada	Jornada de Trabalho (hora de voo)	
	Categoria 1	Categoria 2
< 30 Horas	16.5 (14.5)	13.5 (11.5)
> 30 Horas	16.5 (14.5)	15 (13)

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

I - de jornada de trabalho:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

II - de horas de voo:

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

b) 12 (doze) horas de voo, na hipótese de integrante de uma tripulação composta;

c) 15 (quinze) horas de voo, na hipótese de integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 8º Operações especiais e diferenciadas, que extrapolem os limites previstos nesta Lei, poderão ser aprovadas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira, desde que validados pelo Comitê de que trata o § 4º 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 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: 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 de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, e nos seguintes casos:

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

II - espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção 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 da escala, de atrasos ou cancelamentos de voos.

§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicado 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.

Art. 36 Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 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, trabalhos de manutenção.

Art. 38 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.

Art. 39 A duração do trabalho do tripulante, computados os tempos de voo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 (um terço) do sobreaviso, assim como o tempo do deslocamento, como tripulante extra a serviço, para assumir voo ou retornar à base após o voo e os tempos de 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 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 saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso a ela.

§ 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 no 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

DO SOBREAVISO E 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 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.

§ 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.

§ 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.

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

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

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

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

§ 2º Os tripulantes 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.

§ 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.

§ 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

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 uma combinação de voos, passando por sua base contratual, sem serem dispensados do serviço, desde que a programação obedeça à escala previamente publicada, respeitadas as limitações estabelecidas nesta lei.

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

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

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 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 conforme definidos nas tabelas de jornada dos art. 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 helicópteros.

Art. 50 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:

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

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

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

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

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

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

§ 2º Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.

Art. 54 O tempo mínimo de repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

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

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

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

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

Art. 55 Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.

Art. 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 §3º e §5º do art. 32, desde que o tempo de adaptação local respeite o mínimo descrito na tabela abaixo:

Número de diferenças horárias entre o local de início e o local de término da jornada	Período de adaptação para ser considerado aclimatado <input type="checkbox"/>	
	Oeste	Leste
2	24	30
3	36	45
4	48	60
5	48	60
6	48	60
7	72	90
8	72	90
9	72	90
10 ou mais	96	120

Parágrafo Único: Para fins de aclimatação, o tempo de adaptação local é entendido como o período de tempo livre, 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.

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

§ 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.

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 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.

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

Art. 63 Quando o tripulante for designado para curso fora da base contratual, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base contratual.

§ 1º A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado, se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.

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

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 se consideram integrantes da remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajudas de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte, nos termos do artigo 457, § 2ª, da Consolidação das Leis do Trabalho, 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 numa 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 condições contratuais.

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

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

Art. 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 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. 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 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. 74 É assegurada alimentação ao tripulante na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas, com duração de 60 (sessenta) minutos.

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

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

SEÇÃO III

DA ASSISTÊNCIA MÉDICA

Art. 75 Ao tripulante em serviço fora da base contratual, o empregador deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção, por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.

Parágrafo único. Será de responsabilidade do empregador todos os custos referentes à 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 o exercício de sua atividade profissional, 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 a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 79 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. 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 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, em horas de voo, nos últimos 12 (doze) meses;

II - o transporte aéreo para si e seus dependentes;

III - a translação da respectiva bagagem; e

IV - 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, poderá ser a transferência provisória transformada em transferência permanente.

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

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 83 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.

Art. 84 Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativas, da indústria, comércio ou de uso privado, ficam equiparados aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi aéreo, para todos os efeitos.

Art. 85 Fica revogada a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

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

ANEXO I

Dos Membros do Comitê

I - Este comitê é formado, no mínimo, por um integrante representando a categoria indicado pelo sindicato nacional dos aeronautas, um integrante indicado pelo sindicato ou associação representando as empresas aéreas e um integrante indicado pela Autoridade Aeronáutica Civil.

Dos 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 Especialistas Convidados.

III - Os integrantes do comitê devem ter um conhecimento mínimo no assunto Gerenciamento do Risco da Fadiga na Aviação, sendo consideradas as seguintes áreas em que o convidado deve estar inserido em, no mínimo, uma:

- a) Mestre ou Doutor em ciência relacionada ao estudo do sono
- b) Especialista em Gerenciamento da Fadiga (curso NTSB ou CENIPA)
- c) Atua por pelo menos 6 meses como gestor na área de segurança de voo
- d) Notório conhecimento no assunto e, sem nenhuma objeção por parte dos membros do comitê.

Da Validação dos programas e novos voos

IV - Os programas de gerenciamento do risco da fadiga e os novos voos que venham a surgir confirme inciso 3º do artigo 21 desta lei, serão validados com base em uma votação entre os membros do comitê. Caso a votação não tenha unanimidade, serão considerados os votos dos especialistas convidados, necessitando de maioria simples para aprovação.

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

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

Da Fiscalização

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

VIII - As empresas que detém a autorização para uso das flexibilizações contidas no artigo 18 desta lei deverão, na reunião

mensal do comitê, apresentar seus registros, reportes dos aeronautas referentes a fadiga, relatórios internos de incidentes e outros materiais que qualquer integrante do comitê julgue necessário para análise mensal do programa.

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

X - Qualquer um dos membros pode pedir uma nova análise de um programa específico, voo específico ou práticas realizadas pelas empresas que detém a certificação do programa de gerenciamento do risco da fadiga, necessitando não menos que:

a) No mínimo 3 reportes de tripulantes identificados ou não identificados

Das Reuniões

XI - A primeira reunião deste comitê deve ocorrer no máximo 60 dias após a promulgação desta lei.

XII - O comitê deve conter uma agenda anual mínima determinando data e local da reunião

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

Das Penalizações

XIV - Caso o sindicato empresarial não indique um membro representante por duas (2) reuniões seguidas, todos os programas de gerenciamento de risco a fadiga 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 flexibilização propostas no artigo 18 desta 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 da fadiga em seus tripulantes.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator