

## TEXTO FINAL

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 434, DE 2011

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

#### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

##### Seção I

##### **Do Tripulante de Aeronave e da sua Classificação**

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

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

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

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

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

Art. 5º Os tripulantes técnicos e os tripulantes de cabine são profissionais devidamente habilitados pela autoridade de aviação civil brasileira para o exercício de atividade a bordo de aeronave civil, mediante contrato de trabalho.

§ 1º Esta Lei aplica-se aos tripulantes técnicos e aos tripulantes de cabine que exerçam suas funções:

I – em empresas de aviação regular;

II – em serviços de táxi aéreo;

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

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

a) aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia e aerotopografia;



- b) prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo;
- c) publicidade aérea de qualquer natureza;
- d) fomento ou proteção da agricultura ou do meio ambiente;
- e) saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;

V – em serviços privados, tripulando aeronaves de categorias administrativa, industrial ou comercial, ou, quando contratados, tripulando aeronaves particulares;

VI – em serviços de transporte exclusivo de cargas.

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

Art. 7º O exercício das profissões de piloto, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta Lei, é privativo de brasileiros.

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

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

Art. 8º São tripulantes técnicos:

I – comandante: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui;

II – copiloto: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave; e

III – mecânico de voo: auxiliar do comandante, encarregado da operação e do controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave.

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

Art. 9º São tripulantes de cabine:

I – comissário de voo: auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e ao atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante;

II – os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados e demais profissionais que exerçam atividade remunerada a bordo de aeronaves, todos devidamente autorizados pela autoridade de aviação civil brasileira.

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

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

## Seção II

### Das Tripulações

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

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

Art. 13. Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante de seu manual de operação, homologada pela autoridade de aviação civil brasileira, sendo permitida sua utilização em voos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

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

Art. 15. Tripulação composta é a constituída de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado no nível de piloto em comando, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.

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

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

§ 1º Constitui acomodação:

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

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

- a) reclinção de no mínimo 45° (quarenta e cinco graus) em relação ao eixo vertical;
- b) largura de no mínimo 55 (cinquenta e cinco) polegadas;
- c) distância entre assentos de no mínimo 20 (vinte) polegadas; e
- d) suporte para descanso das pernas e dos pés;

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

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

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

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

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

§ 6º Aos tripulantes de cabine, quando realizarem voos com tripulação composta ou de revezamento, será assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes de cabine que compõem a tripulação, com aproximação para o inteiro superior.

Art. 18. A autoridade de aviação civil brasileira, considerando o interesse da segurança de voo, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida, poderá determinar a composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias para a realização do voo.

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

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

§ 2º Os tripulantes definidos no inciso II do § 1º do art. 5º poderão efetuar voos domésticos com tripulação composta, quando transportando enfermo ou órgãos para transplante.

Art. 20. Um tipo de tripulação só poderá ser alterado no início da jornada do voo.

## CAPÍTULO II

### DO REGIME DE TRABALHO

#### Seção I

##### Da Escala de Serviço

Art. 21. A determinação para a prestação de serviço dos tripulantes, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:

I – por intermédio de escala ou de convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados com o treinamento e verificação de proficiência técnica;

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

§ 1º Os tripulantes definidos nos incisos II, IV e V do § 1º do art. 5º terão suas escalas de prestação de serviço divulgadas com antecedência mínima de 2 (dois) dias antes do início de cada semana.

§ 2º A folga consecutiva prevista no art. 60 deverá ser divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias antes do início do mês subsequente.

§ 3º Os tripulantes a que se refere o inciso III do § 1º do art. 5º terão sua escala de prestação de serviço divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias antes do início de cada mês.

§ 4º Na escala de serviço constará o período em que o instrutor estará disponível para realização de suas atividades.

Art. 22. Os tripulantes referidos no inciso I do § 1º do art. 5º terão, em suas escalas planejadas, um período máximo de 4 (quatro) horas de tempo em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada.

Art. 23. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º terão as escalas de voos planejadas e executadas com base nos conceitos de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana recomendados pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

§ 1º As empresas aéreas comerciais que possuírem um Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana aprovado pela autoridade de aviação civil brasileira respeitarão os seguintes limites nas programações de voo de seus tripulantes:

I – em aeronaves turboélice, no período de 30/365 dias: 100/1000 horas;

II – em aeronaves a jato, no período de 30/365 dias: 90/900 horas;

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

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

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

§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º que operarem em empresas que não possuam Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana aprovado pela autoridade de aviação civil brasileira e que tiverem sua jornada de trabalho transcorrida, total ou parcialmente, entre as 23:00 horas (local) e as 6:59 horas (local) não poderão ser escalados para a programação subsequente nesse mesmo período.

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

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

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

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

Parágrafo único. É do empregador o ônus do pagamento, ou do reembolso ao tripulante, dos valores relativos à revalidação do CMA, incluindo exames complementares, à revalidação

do CHT, a exames de proficiência linguística e a eventuais taxas com documentos necessários à execução de suas funções contratuais.

## Seção II

### Da Jornada de Trabalho

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

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

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

§ 3º Nas hipóteses previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto deverá ocorrer com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo, para operações domésticas, e de 60 (sessenta) minutos da hora prevista para o início do voo, para operações internacionais.

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

Art. 27. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º, nos casos em que a base contratual seja situada em Município ou conurbação urbana dotada de 2 (dois) ou mais aeroportos a uma distância inferior a 50 (cinquenta) quilômetros, terão um aeroporto definido como base contratual pelo empregador.

§ 1º No caso de apresentação ou término de voo em aeroporto diferente do definido como base contratual, deverá o empregador disponibilizar transporte gratuito entre os aeroportos para o deslocamento dos tripulantes em intervalos de, no máximo, 1 (uma) hora.

§ 2º No caso de viagem que tenha seu início em aeroporto diferente do definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que antecede a jornada será acrescido de, no mínimo, 2 (duas) horas.

§ 3º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido de, no mínimo, 2 (duas) horas.

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

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

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

Art. 30. Em caso de interrupção de jornadas, os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do § 1º do art. 5º poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:

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

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

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

I – os operadores que não possuem Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana aprovado pela autoridade de aviação civil brasileira respeitarão os seguintes limites de jornada de trabalho e horas de voo para tripulações mínima ou simples:

Horário de apresentação	Número de etapas Jornada de trabalho (horas de voo)			
	Até 2	3	4	5 ou +
00:00 – 23:59	9 (7)	9 (7)	9 (7)	8 (7)

II – os operadores que possuem Programa de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana aprovado pela autoridade de aviação civil brasileira respeitarão os seguintes limites de jornada de trabalho e horas de voo para tripulações mínima ou simples:

Horário de apresentação	Número de etapas Jornada de trabalho (horas de voo)					
	Até 2	3	4	5	6	7 ou +
6:00 – 6:59	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
7:00 – 8:59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)
9:00 – 10:59	12 (9.5)	12 (9.5)	12 (9.5)	12 (9)	11 (9)	11 (9)
11:00 – 13:59	12 (9.5)	12 (9)	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)
14:00 – 14:59	12 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	10 (8)	9 (8)
15:00 – 15:59	11 (9)	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
16:00 – 22:59	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)	8 (7)	8 (7)
23:00 – 5:59	10 (8)	9 (8)	9 (8)	8 (7)	8 (7)	8(7)

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

§ 1º Entende-se por tripulante aclimatado aquele cujos estados fisiológico e psicológico se encontram adaptados às condições locais no que concerne à diferença entre o horário local onde o tripulante finaliza sua jornada e o horário do local do início de sua jornada.

§ 2º São critérios para o tripulante ser considerado aclimatado:

I – quando na base contratual, estar, no início da viagem, há, no mínimo, 36 (trinta e seis) horas ininterruptas livre de quaisquer obrigações com a empresa;

II – quando a diferença horária entre o local de início da jornada e o local de término da jornada for de até 2 (duas) horas;

III – quando a diferença horária entre o local de início da jornada e o local de término da jornada for maior do que 2 (duas) horas, e o repouso no novo destino for de até 36 (trinta e seis) horas; ou

IV – após o período de repouso mínimo previsto no art. 56.

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

Horário de apresentação	Número de etapas Jornada de trabalho (horas de voo)		
	Categoria 1	Categoria 2	Categoria 3
7:00 – 8:59	15.5 (13.5)	14.5 (12.5)	13.5 (11.5)
9:00 – 10:59	16 (14)	15.5 (13.5)	15 (13)
11:00 – 13:59	15.5 (13.5)	15 (13)	13.5 (11.5)
14:00 – 15:59	15 (13)	13.5 (11.5)	12 (10)
16:00 – 6:59	14 (12)	12.5 (10.5)	11 (9)

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

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

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

Horário de apresentação	Jornada de trabalho (horas de voo)	
	Categoria 1	Categoria 2
7:00 – 8:59	17.5 (15.5)	16 (14)
9:00 – 10:59	18 (16)	17 (15)
11:00 – 13:59	17.5 (15.5)	16 (14)
14:00 – 15:59	16.5 (14.5)	15 (13)
16:00 – 6:59	16.5 (14)	13.5 (11.5)

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

Tempo de descanso antes do início da jornada	Jornada de trabalho (horas de voo)	
	Categoria 1	Categoria 2
< 30 horas	16.5 (14.5)	13.5 (11.5)
> 30 horas	16.5 (14.5)	15 (13)

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

I – de jornada de trabalho:



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

II – de horas de voo:

- a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- b) 12 (doze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- c) 15 (quinze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento.

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

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

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

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

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

Art. 35. Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados em 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, e nos seguintes casos:

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

II – espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção não programado; ou

III – por imperiosa necessidade, entendida como consequência de eventos meteorológicos ou catástrofes, hipótese que não se configura nos casos de falha ou falta administrativa, em razão de escala, de atraso ou de cancelamento de voo.

§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, no máximo em 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação da autoridade de aviação civil brasileira.

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

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

Art. 37. Os tripulantes referidos nos incisos II e V do § 1º do art. 5º, quando operando aeronaves de asa rotativa, poderão ter a duração da jornada acrescida de até 1 (uma) hora para atender, exclusivamente, a trabalhos de manutenção.

Art. 38. Os tripulantes referidos no inciso III do § 1º do art. 5º poderão ter os limites de jornada ampliados em 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, e nos seguintes casos:

I – manutenção não programada da aeronave, fora da base contratual, quando se tratar de voo de navegação; ou

II – espera demasiadamente longa por condições meteorológicas desfavoráveis, quando fora da base contratual e em voo de retorno a ela.

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

§ 1º Os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do §1º do art. 5º terão período máximo de trabalho consecutivo de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela.

§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do §1º do art. 5º terão período consecutivo de trabalho, no local de operação, não excedente a 17 (dezesete) dias.

§ 3º Os tripulantes referidos no inciso II do §1º do art. 5º, quando operando aeronaves de asa rotativa, exclusivamente no atendimento de plataformas marítimas, terão jornada de trabalho semanal máxima de 60 (sessenta) horas.

### **Seção III**

#### **Do Sobreaviso e da Reserva**

Art. 40. Sobreaviso é o período de tempo, nunca inferior a 6 (seis) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou em outro local determinado, no prazo de 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do §1º do art. 5º, quando a base contratual for situada em conurbação urbana dotada de 2 (dois) ou mais aeroportos, terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do §1º do art. 5º, quando comunicados de nova tarefa, tendo cumprido mais de 6 (seis) horas de sobreaviso, terão a jornada de trabalho a ser cumprida reduzida em 1/3 (um terço) do tempo de sobreaviso excedente à sexta hora.

§ 3º Para efeito de remuneração, as horas de sobreaviso serão pagas:

I – como horas de voo, à base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal; e

II – no período de tempo entre o início do sobreaviso e o horário de apresentação do tripulante no local estipulado pelo empregador, quando convocado para nova tarefa.

§ 4º Caso o tripulante não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de descanso mínimo regulamentar deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.

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

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

Art. 41. Sobreaviso Longo (SAL) é o período de tempo, nunca inferior a 30 (trinta) minutos e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou em outro local determinado pelo empregador, no prazo mínimo de 24 (vinte e quatro) horas, após receber comunicação para o início de nova tarefa.

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

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

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

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

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

§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos II, IV e V do § 1º do art. 5º terão período mínimo de 3 (três) horas e máximo 10 (dez) horas de reserva.

§ 4º Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar aos tripulantes acomodações adequadas para o descanso.

§ 5º Entende-se por acomodações adequadas poltronas em sala específica climatizada, em local diferente do destinado à apresentação das tripulações.

§ 6º Para efeito de remuneração, quando acionado em reserva para assumir programação de voo, será considerado tempo de reserva o período compreendido entre o início da reserva e o início do voo.

## **Seção IV**

### **Das Viagens**

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

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

§ 2º Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º poderão cumprir combinação de voos, passando por sua base contratual, sem serem dispensados do serviço, desde que a programação obedeça à escala previamente publicada, respeitadas as limitações estabelecidas nesta Lei.

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

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

## **Seção V**

### **Dos Limites de Voo e de Pousos**

Art. 44. Denomina-se “hora de voo” ou “tempo de voo” o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, até o momento em que, respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o “corte” dos motores, ao término do voo (calço-a-calço).

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

Art. 46. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º respeitarão o limite de 5 (cinco) pousos por jornada.

§ 1º O número de pousos poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador, desde que o repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas.

§ 2º Em caso de desvio para alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos neste artigo.

Art. 47. Os tripulantes referidos nos incisos I e VI do § 1º do art. 5º que operam aeronaves convencionais e turboélice no transporte aéreo regional respeitarão o limite de 7 (sete) pousos por jornada.

§ 1º O número de pousos poderá ser estendido a 8 (oito), a critério do empregador, desde que o repouso que precede a jornada seja acrescido de 2 (duas) horas.

§ 2º Em caso de desvio para alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos neste artigo.

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

Art. 49. Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do § 1º do art. 5º terão os seguintes limites de voo permitidos para uma jornada:

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

II – 12 (doze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação composta;

III – 15 (quinze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e

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

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

I – horas de voo em aviões turboélice, no período de 30/365 dias: 90/900 horas;

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

III – horas de voo em aviões convencionais, no período de 30/365 dias: 100/1.000 horas; e



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

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

Art. 51. As horas realizadas como tripulante extra a serviço serão computadas para os limites de jornada de trabalho diária, semanal e mensal, não sendo consideradas para os limites de horas de voo.

## Seção VI

### Dos Períodos de Repouso

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

Art. 53. Ao tripulante fora de sua base contratual são asseguradas acomodações adequadas para seu repouso, bem como transporte, ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

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

§ 2º Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir do momento em que o transporte for colocado à disposição da tripulação.

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

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

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

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

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

Art. 55. Quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.

Art. 56. O tripulante poderá ser escalado de acordo com as tabelas de limites de jornadas de trabalho para tripulação composta e de revezamento aclimatada, conforme os §§ 3º e 5º do art. 32, desde que o tempo de adaptação local respeite o mínimo descrito na tabela a seguir:

Número de diferenças horárias entre o local de início e o local de término da jornada	Período de adaptação para ser considerado aclimatado	
	Oeste	Leste
2	24	30
3	36	45

4	48	60
5	48	60
6	48	60
7	72	90
8	72	90
9	72	90
10 ou mais	96	120

Parágrafo único. Para fins de aclimatação, o tempo de adaptação local é entendido como o período de tempo livre em que o tripulante está desobrigado de quaisquer obrigações para com o empregador e poderá ser a soma do período de repouso e da folga regulamentar, quando na base contratual, respeitados os demais dispositivos desta Lei.

## **Seção VII**

### **Da Folga Periódica**

Art. 57. Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

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

§ 2º No caso de voos internacionais de longo curso que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no § 1º poderá ser ampliado em 24 (vinte e quatro) horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais 48 (quarenta e oito) horas de folga, além das previstas no art. 58.

Art. 58. Os tripulantes referidos no inciso I do § 1º do art. 5º terão número de folgas não inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, devendo, ainda, pelo menos 2 (dois) destes períodos compreender um sábado e um domingo consecutivos.

Parágrafo único. Nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro, será permitido número de folgas com limite mínimo de 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 59. Os tripulantes referidos no inciso VI do § 1º do art. 5º terão número de folgas não inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, devendo, ainda, pelo menos 2 (dois) destes períodos compreender um sábado e um domingo consecutivos.

Parágrafo único. Em 4 (quatro) meses do ano, facultado ao empregador a definição dos períodos, será permitido número de folgas com limite mínimo de 10 (dez) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

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

§ 1º No mês de fevereiro, será permitido número de folgas com limite mínimo de 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

§ 2º No mês em que o tripulante realizar a renovação do CHT, desde que o treinamento seja ministrado fora do Brasil, será permitido número de folgas com limite mínimo de 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas.

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

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

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

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

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

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

§ 2º Após o retorno do treinamento, a cada 2 (duas) folgas fora da base contratual, 1 (uma) deverá ser fornecida ao tripulante em sua base contratual.

### CAPÍTULO III

#### DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES

##### Seção I

##### Da Remuneração

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

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

Art. 65. Na hipótese de adoção de parcela variável como parte integrante da remuneração, será vedada a adoção de outro critério que não vinculado às horas trabalhadas e/ou de voo.

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

Art. 66. O tempo despendido pelo tripulante em treinamentos, instrução, cursos *on-line*, simuladores e reuniões, programados em escala ou mediante convocação, será remunerado nas mesmas bases da hora de reserva.

Art. 67. As empresas pagarão a remuneração correspondente ao trabalho não realizado quando o tripulante não exercer sua atividade prevista, por motivo alheio à sua vontade, se outra equivalente não lhe for atribuída no lugar daquela não realizada dentro do mesmo dia produtivo.

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

Art. 69. A remuneração da hora de voo noturno, assim como as horas de voo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e as condições contratuais.

§ 1º Considera-se voo noturno o realizado entre as 18:00 (dezoito) horas de um dia e as 6:00 (seis) horas do dia seguinte, computadas em horário local.

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

Art. 70. As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

## **Seção II**

### **Da Alimentação**

Art. 71. Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação aquecida, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e Emprego e da autoridade de aviação civil brasileira.

§ 1º O tripulante extra a serviço terá direito a alimentação.

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

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

Art. 72. Para tripulante de helicópteros, a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60 (sessenta) minutos, período este que não será computado na jornada de trabalho.

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

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

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

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

## **Seção III**

### **Da Assistência Médica**

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





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

#### **Seção IV**

##### **Do Uniforme**

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

#### **Seção V**

##### **Das Férias**

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

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

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

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

### **CAPÍTULO IV**

#### **DAS TRANSFERÊNCIAS**

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

§ 1º Entende-se por:

I – transferência provisória: o deslocamento do tripulante de sua base, por período mínimo de 30 (trinta) dias e não superior a 120 (cento e vinte) dias, para prestação de serviços temporários, sem mudança de domicílio, à qual retorna tão logo cesse a incumbência que lhe foi atribuída; e

II – transferência permanente: o deslocamento do tripulante de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.

§ 2º Após cada transferência provisória, o tripulante deverá permanecer em sua base por, no mínimo, 180 (cento e oitenta) dias.

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

§ 4º Na transferência provisória, serão assegurados aos tripulantes acomodação, alimentação e transporte a serviço, transporte aéreo de ida e volta e, no regresso, licença remunerada de 2 (dois) dias para o primeiro mês, mais 1 (um) dia para cada mês ou fração subsequente, sendo que, no mínimo, 2 (dois) dias não deverão coincidir com sábado, domingo ou feriado.

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



I – ajuda de custo, para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a 4 (quatro) vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual multiplicada pela média do correspondente trabalho, em horas de voo, nos últimos 12 (doze) meses;

II – transporte aéreo para si e seus dependentes;

III – translação da respectiva bagagem; e

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

§ 6º Na forma que dispuser o regulamento, a transferência provisória poderá ser transformada em transferência permanente.

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

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

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

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

## ANEXO I

### **Dos Membros do Comitê**

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

### **Dos Especialistas Convidados**

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

### **Do Currículo Mínimo dos Membros do Comitê e dos Especialistas Convidados**

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

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

### **Da Validação dos Programas e Novos Voos**

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

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

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

### **Da Fiscalização**

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

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

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

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

### **Das Reuniões**

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

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

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

### **Das Penalizações**

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

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

### **Da Produção**

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