



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

**MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.029, DE 11 DE FEVEREIRO DE 2021**

Altera a Lei n.º 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.



CD/21482.12655-00

**EMENDA MODIFICATIVA N.º /2021**

**Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória n.º 1.029/2021 a seguinte redação:**

“Art. 1º .....

.....

Art. 31. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos I, II, III e V do caput do art. 5º serão assegurados os seguintes limites de horas de voo e de pousos em uma mesma jornada de trabalho:

.....

.....

Art. 32. Aos tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso IV do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho:

.....

.....

Art. 36. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos I, II, III e V do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:



.....  
Art. 37. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo definido no inciso IV do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:  
.....  
.....

Art. 51. O tripulante empregado nos serviços aéreos previstos nos incisos I, II, III e V do caput do art. 5º terá número mensal de folgas não inferior a 10 (dez), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos, devendo a primeira destas ter início até as 12 (doze) horas do sábado, no horário de Brasília.  
.....  
.....

Art. 52. O tripulante de voo ou de cabine empregado no serviço aéreo previsto no inciso IV do caput do art. 5º terá número de folgas mensal não inferior a 8 (oito), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos.  
.....  
.....

”

## **JUSTIFICAÇÃO**

A lei 13.475, lei do aeronauta, quando constituída levou em consideração os diferentes tipos de serviços aéreos, conforme consta o artigo 5º da referida lei.

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

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

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

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

§ 1º É denominado instrutor de voo o piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronave empregada no serviço aéreo especializado referido no inciso III do caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho:

I - os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos III e V do caput deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

II - os tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso V do caput deste artigo, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, são equiparados aos tripulantes de voo que operam os serviços aéreos especializados na modalidade de atividade de fomento ou proteção à agricultura.

A intenção do legislador na mesma lei foi de aumentar a segurança de voo de todas as operações aéreas, portanto, determinou limites máximos de horas de voo (artigos 31 e 32), limites máximos de jornadas diárias de trabalho (artigo 36) e limites mínimos de folgas mensais (artigos 51 e 52).

Entendemos que os limites supracitados na lei têm diferenças entre aviação comercial, aviação executiva e taxi aéreo.

Os limites citados acima consideram empresas que não tem nenhum controle de gerenciamento de fadiga dos seus tripulantes.

Ainda considerando a intenção do legislador, percebe-se que se determina limites menores para "forçar" os empregadores a demonstrarem o correto gerenciamento de fadiga, aumentando a segurança de voo para toda a sociedade.

Logo, estes limites podem ser extrapolados por empresas que comprovem a autoridade de aviação civil, um efetivo controle a gestão de fadiga de seus tripulantes.

Tal instrumento encontra validade no artigo 19 da lei 13.475/17.

Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

§ 1º As limitações operacionais referidas no caput deste artigo compreendem quaisquer prescrições temporais relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

§ 2º O Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil.

§ 3º A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.

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

Após a promulgação da lei em 28 de agosto de 2017 restou a responsabilidade para autoridade em aviação civil brasileira, ANAC, determinar através de seus regulamentos quais seriam os requisitos para se considerar uma empresa que, de fato, faz o correto gerenciamento da fadiga, e também os limites de extrapolações permitidas para a referida empresa.

Então, em 19/03/2019, a autoridade de aviação civil brasileira publicou o correto mecanismo, RBAC117, disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-117/@/@display-file/arquivo\\_norma/RBAC117EMD00.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-117/@/@display-file/arquivo_norma/RBAC117EMD00.pdf)

Após a publicação do regulamento geral para a aviação brasileira, a ANAC publicou as referidas instruções suplementares (IS's) dividindo requisitos e extrapolações para aviação comercial, taxi aéreo e executiva.

Aparentemente a intenção do regulador em promover a segurança de voo obteve grande êxito na aviação comercial regular, as maiores empresas brasileiras têm um controle efetivo de fadiga de seus tripulantes e obtém as flexibilizações que o regulamento da autoridade em aviação civil permite.

Porém, se tratando de empresas menores e taxi aéreo (definidas nos incisos II, III e V do art. 5º da lei 13.475/17) a intenção de promover a segurança de voo não obteve sucesso, vide o baixíssimo número de empresas que optam por fazer a gestão de fadiga de seus tripulantes e ter direito as flexibilizações relacionadas.



CD/21482.12655-00



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

Entendemos que tal fato se dá, principalmente, por estes serviços aéreos terem, mesmo sem o controle de fadiga, limites de horas de voo e jornadas maiores do que os limites da aviação regular, assim como número mínimo de folgas menor que os determinados na aviação regular.

Embora exista o argumento de que estes serviços aéreos efetivamente voam menos do que a aviação comercial, não se pode desconsiderar que muitas viagens são contratadas no limite da legislação e em alguns períodos (como em campanhas eleitorais) há uma grande possibilidade dos tripulantes sofrerem com fadiga (seja diária ou acumulada no período) e por consequência afetarem a segurança de voo.

Pelos motivos expostos, entendemos que a melhor forma de evoluir na segurança de voo para toda a sociedade é igualar os limites de horas de voo, jornadas diárias e número de folgas dos serviços aéreos privados e taxi aéreo com os limites determinados na aviação regular.

Ante o exposto, pedimos apoio aos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, de fevereiro de 2021.

**JOÃO CAMPOS**  
Vice-líder do Republicanos



CD/21482.12655-00