

Grupo de Pesquisa do
Prof. Carlos Barbosa

Quadro Comparativo entre a Lei 7.183/84 e a “Nova Lei do Aeronauta”

elaborado pelo grupo de pesquisa do Prof. Carlos Barbosa para distribuição gratuita, sendo vedada sua comercialização ou reprodução sem autorização dos autores.

1ª versão (14/07/2017)

O quadro comparativo foi formado com base em informações colhidas nas versões dos projetos disponíveis no site do Senado Federal (Substitutivo da Câmara dos Deputados nº 2, de 2017, ao PLS nº 434, de 2011 – Nova Lei do Aeronauta) e no texto da Lei 7.183, de 5 de abril de 1984, disponível no site da Presidência da República (http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7183.htm). O texto integral do projeto encontra-se anexo a este estudo. É permitida a distribuição ou reprodução, total ou parcial, do presente trabalho, desde que a título gratuito e citada a fonte, sendo proibida sua comercialização.

**Este trabalho estará sob constante revisão e atualização.
Sugestões para o melhorarmos serão muito bem vindas, e
poderão ser enviadas para:
carlos.barbosa@carlosbarbosa.adv.br**

PROF. CARLOS BARBOSA
Site: carlosbarbosa.adv.br
Facebook: carlosbarbosaadvogado
Instagram: @carlosbarbosa_adv

Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARESSEÇÃO I
DO AERONAUTA E DA SUA CLASSIFICAÇÃO

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

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

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

Art. 3º Ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros.

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

Substitutivo da Câmara dos Deputados nº 2, de 2017, ao PLS nº 434, de 2011CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARESSeção I
Dos Tripulantes de Aeronaves e da sua Classificação

Art. 1º Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.

§ 1º Para o desempenho das profissões descritas no *caput*, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2º Esta Lei aplica-se também aos pilotos de aeronave, comissários de voo e mecânicos de voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

§ 3º Para efeitos do disposto no inciso III do art. 5º, instrutor de voo é um piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronaves empregadas nos serviços aéreos contratados especificamente para ministrar treinamento em solo e em voo, empregado nos serviços aéreos definidos no inciso III do art. 5º.

Art. 6º O exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta Lei, é privativo de brasileiros natos ou naturalizados.

§ 1º As empresas brasileiras, quando estiverem prestando serviço aéreo internacional, poderão utilizar comissários de voo estrangeiros, desde que o número destes não exceda a um terço dos comissários a bordo da mesma aeronave.

§ 2º Todas as empresas de transporte aéreo público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, quando estiverem 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. 4º O aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante.

Art. 5º O aeronauta de empresa de transporte aéreo regular que se deslocar, a serviço desta, sem exercer função a bordo de aeronave tem a designação de tripulante extra.

Parágrafo único O aeronauta de empresa de transporte aéreo não regular ou serviço especializado tem a designação de tripulante extra somente quando se deslocar em aeronave da empresa, a serviço desta.

§ 3º Na falta de tripulantes de voo brasileiros, instrutores estrangeiros poderão ser admitidos, em caráter provisório e limitado ao período específico da instrução, de acordo com regulamento exarado pela autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 2º O piloto de aeronave e o mecânico de voo, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que são titulares, têm a designação de tripulante de voo.

Art. 3º O comissário de voo, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante de cabine.

Art. 4º O tripulante de voo ou de cabine que se deslocar a serviço do empregador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo de aeronave, tem a designação de tripulante extra a serviço.

§ 1º O tripulante extra a serviço será considerado como um tripulante a serviço no que diz respeito aos limites da jornada de trabalho, repouso e remuneração.

§ 2º Ao tripulante extra a serviço será disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas.

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

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

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

III – Serviço Aéreo Especializado - SAE, prestado por organizações de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV – demais Serviços Aéreos Especializados, 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 – privados, quando realizados, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

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

II – os tripulantes referidos nos incisos V do *caput* deste artigo, em atividade de fomento ou

Art. 6º São tripulantes:

- a) COMANDANTE: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave – exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui;
- b) CO-PILOTO: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave;
- c) MECÂNICO DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave;

- d) NAVEGADOR: auxiliar do comandante, encarregado da navegação da aeronave quando a rota e o equipamento o exigirem, a critério do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;
- e) RADIOOPERADOR DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado do serviço de radiocomunicações nos casos previstos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica; e
- f) COMISSÁRIO: é o auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante.

§ 1º A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local.

§ 2º A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao

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.

Art. 7º Os tripulantes de voo exercem as seguintes funções a bordo de uma aeronave:

- I – comandante: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação lhe atribui;
- II – copiloto: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave; e
- III – mecânico de voo: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave.

§ 1º Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, o comandante e o mecânico de voo poderão desempenhar cumulativamente outras prerrogativas decorrentes de uma qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2º O comandante será designado pelo operador da aeronave e será seu preposto durante toda a viagem.

§ 3º Nas tripulações simples, o copiloto é o substituto eventual do comandante, não o sendo nos casos de tripulação composta ou de revezamento.

Art. 8º Os tripulantes de cabine, na função de comissário de voo, são auxiliares do comandante encarregados do cumprimento das normas relativas à segurança e ao atendimento dos passageiros a bordo, da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais e de outras tarefas que lhes tenham sido delegadas pelo comandante.

§ 1º Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, os comissários de voo poderão desempenhar, cumulativamente, outras prerrogativas decorrentes de qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2º A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local.

§ 3º A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada aos comissários

comissário quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

Art. 7º Consideram-se também tripulantes, para os efeitos desta lei, os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pelo Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO II DAS TRIPULAÇÕES

Art. 8º Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 9º Uma tripulação poderá ser: mínima, simples, composta e de revezamento.

Art. 10 Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 11 Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do vôo.

Art. 12 Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e o mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

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

Art. 13 Tripulação de revezamento é a constituída basicamente de uma tripulação

quando inexistir serviço próprio para essa finalidade no local.

(Art. 5º) I – os tripulantes referidos 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;

Seção II Das Tripulações

Art. 9º Tripulação é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 10. O tripulante, sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, não poderá exercer, simultaneamente, mais de uma função a bordo de aeronave, mesmo que seja titular de licenças correspondentes.

Art. 11. Os membros de uma tripulação são subordinados técnica e disciplinarmente ao comandante, durante todo o tempo em que transcorrer a viagem.

Art. 12. O comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Art. 13. Uma tripulação poderá ser classificada como mínima, simples, composta ou de revezamento.

Art. 14. Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela autoridade de aviação civil brasileira, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 15. Tripulação simples é a constituída de uma tripulação mínima, acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

Art. 16. Tripulação composta é a constituída, basicamente, de uma tripulação simples, acrescida de mais um comandante, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e, no mínimo, de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.

(Art. 75.) Parágrafo único. Aos tripulantes acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, poltronas reclináveis.

Art. 17. Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples, acrescida de

simples, acrescida de mais um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um co-piloto, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.

Parágrafo único. Aos pilotos e mecânicos de vôo acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações para o descanso horizontal e, para os comissários, número de assentos reclináveis igual à metade do seu número com aproximação para o inteiro superior.

Art. 14 O órgão competente do Ministério da Aeronáutica, considerando o interesse da segurança de vôo, as características da rota e do vôo, e a programação a ser cumprida, poderá determinar a composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias.

Art. 15 As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em vôos internacionais e nas seguintes hipóteses:

- a) mediante programação;
- b) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas ou por trabalhos de manutenção; e
- c) em situações excepcionais, mediante autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único. Uma tripulação composta poderá ser utilizada em vôos

mais um comandante, um piloto, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo.

(Capítulo III) Seção IV

Das Acomodações para Descanso a Bordo de Aeronave

Art. 29. Será assegurado aos tripulantes de voo e de cabine, quando estiverem em voos com tripulação composta ou de revezamento, descanso a bordo da aeronave, em acomodações adequadas, de acordo com as especificações definidas em normativa estabelecida pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 1º Aos tripulantes de voo ou de cabine, realizando voos em tripulação composta, será assegurado número de acomodações para Descanso a bordo igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples.

§ 2º Aos tripulantes de voo ou de cabine, realizando voos em tripulação de revezamento, será assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes.

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

(Art. 16) Parágrafo único. Uma tripulação composta somente poderá ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando poderá ser utilizada em voos domésticos:

I – para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;

II – quando os critérios de utilização dos tripulantes de voo e de cabine, empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do *caput* do art. 5º, estiverem definidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho;

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

Parágrafo único. Uma tripulação de revezamento só poderá ser empregada em voos internacionais.

domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção.

Art. 16 Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo e até o limite de 3 (três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.

Parágrafo único. A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora da apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

CAPÍTULO II DO REGIME DE TRABALHO

Art. 18. Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo e até o limite de três horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.

Parágrafo único. A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora de apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

Seção III

Do Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana

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

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

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

§ 3º A implantação e a atualização desse Sistema 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 doze horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de doze horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

CAPÍTULO II DO REGIME DE TRABALHO

Seção I

Do Contrato de Trabalho

Art. 20. A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave.

§ 1º Um tripulante de voo ou de cabine só poderá exercer função remunerada a bordo de aeronave de um operador ao qual não esteja diretamente vinculado por contrato de trabalho, quando o serviço aéreo não se constituir em atividade fim, e por prazo não superior a trinta dias consecutivos, contados da data de início da prestação dos serviços.

§ 2º A prestação de serviço remunerado conforme prevê o § 1º deste artigo não poderá ocorrer por mais de uma vez ao ano e deverá ser formalizada por contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo empregatício do tripulante diretamente com o operador da aeronave.

Art. 21. O operador da aeronave poderá utilizar-se de tripulantes instrutores que não estejam a ele vinculados por contrato de trabalho, quando no seu quadro de tripulantes não existirem instrutores habilitados no equipamento em que se pretende operar, restrito ao período específico da instrução e mediante autorização da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 22. Operadores de aeronaves poderão, por meio de um contrato de prestação de serviços, autorizar que seus instrutores ministrem instrução para tripulantes que não estejam a eles vinculados por contrato de trabalho, quando os empregadores dos respectivos tripulantes não possuam o equipamento ou instrutores próprios para a específica instrução, restrito ao período da instrução e mediante autorização da autoridade de aviação civil brasileira.

Parágrafo único. Este artigo só é aplicável aos operadores de aeronaves que realizam serviços aéreos referidos nos incisos I e II do *caput* do art. 5º.

Seção II

Da Base Contratual

Art. 23. Entende-se por base contratual a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado.

Art. 24. Resguardados as condições e os direitos previstos nesta Lei, as demais condições de trabalho, as obrigações e os direitos do empregado estarão definidos no contrato de trabalho e poderão ficar devidamente regulados em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 25. Será fornecido pelo empregador transporte gratuito aos tripulantes de voo de cabine

SEÇÃO I DA ESCALA DE SERVIÇO

Art. 17 A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:

- a) por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;
- b) por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subseqüentes, para os vôos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e

- c) mediante convocação, por necessidade de serviço.

sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto distante mais de cinquenta quilômetros do aeroporto indicado como base contratual.

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

§ 2º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante mais de cinquenta quilômetros, a jornada de trabalho será encerrada conforme o disposto no art. 35 desta Lei, e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de, no mínimo, duas horas.

Seção III Da Escala de Serviço

Art. 26. A prestação de serviço dos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do art. 5º desta Lei, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será determinada mediante:

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

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

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

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

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

Art. 27. A determinação para a prestação de serviço dos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do *caput* do art. 5º desta Lei, respeitados

Art. 18 A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

Art. 19 É de responsabilidade do aeronauta manter em dia seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física estabelecidos na legislação em vigor, cabendo-lhe informar ao serviço de escala, com antecedência de 30 (trinta) dias, as respectivas datas de vencimento, a fim de que lhe seja possibilitada a execução dos respectivos exames.

os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita mediante:

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

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

Parágrafo único. Outros critérios para a determinação da prestação de serviço dos tripulantes poderão ser estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 28. A escala de serviço deverá observar a utilização dos tripulantes em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a saúde, a higiene e a segurança do trabalho.

Parágrafo único. A programação de rodízios e turnos obedecerá ao princípio de equidade na distribuição entre as diversas situações de trabalho para que não haja discriminação entre os tripulantes com qualificações idênticas, salvo em empresas que estabeleçam critérios específicos estabelecidos em acordo coletivo de trabalho que não ultrapassem os limites determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Seção VI

Dos Certificados e Habilitações

Art. 72. É de responsabilidade dos empregadores o custeio do certificado médico e de habilitação técnica de seus tripulantes, sendo responsabilidade dos tripulantes manter em dia seu certificado médico, como estabelecido na legislação em vigor.

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

§ 2º É dever dos empregadores o pagamento ou o reembolso dos valores pagos pelos tripulantes para a revalidação do certificado médico e de habilitação técnica, tendo como limite os valores definidos pelos órgãos públicos, bem como de exames de proficiência linguística e de eventuais taxas dispendidas pelo tripulante com documentos necessários ao exercício de suas funções contratuais.

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

SEÇÃO II

DA JORNADA DE TRABALHO

Art. 20 Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

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

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

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

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Art. 21 A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

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

Seção VI

Dos Limites da Jornada de Trabalho

Art. 35. Jornada é a duração do trabalho do tripulante de voo ou de cabine, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele 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 §§ 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto ou outrolocal estabelecido pelo empregador não deverá ser inferior a trinta minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º A jornada será considerada encerrada trinta minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e quarenta e cinco minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.

§ 5º Para atividades em terra não se aplicam as disposições dos §§ 3º e 4º deste artigo.

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

Art. 36. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do *caput* do art. 5º desta Lei são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:

- I – nove horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;
- II – doze horas, se integrantes de uma tripulação composta;
- III – dezesseis horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.

Art. 37. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do *caput* do art. 5º desta Lei são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:

- I – onze horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;
- II – catorze horas, se integrantes de uma tripulação composta;
- III – dezoito horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.

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

§ 1º Nos vôos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea “a” do art. 29 desta Lei.

§ 2º Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

Art. 22 Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos:

- a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
- b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e
- c) por imperiosa necessidade.

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

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

Art. 38. Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, IV e V do *caput* do art. 5º, quando compoem tripulação mínima ou simples, poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:

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

Parágrafo único. A condição prevista neste artigo deverá ser consignada no Diário de Bordo da aeronave, e assinada pelo comandante.

Art. 39. A hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, será computada como de cinquenta e dois minutos e trinta segundos. § 1º Quando em terra, considera-se noturno o trabalho executado entre às vinte e duas horas (horário local) de um dia e às cinco horas (horário local) do dia seguinte, para efeitos desta Lei.

§ 2º Considera-se noturno o período de tempo de voo realizado entre as dezoito horas de um dia e as seis horas do dia seguinte, considerado o horário oficial de Brasília.

Art. 40. Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de sessenta minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, e nos seguintes casos:

- I – inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
- II – espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada;
- III – por imperiosa necessidade, entendida como as decorrentes de catástrofes ou problemas de infraestrutura, que não configurem casos de falha ou falta administrativa da empresa.

Parágrafo único. Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, no máximo em vinte e quatro horas após a viagem, o qual, no prazo de quinze dias, comunicará a autoridade de aviação civil brasileira.

Aeronáutica.

§ 2º Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 23 A duração do trabalho do aeronauta, computados os tempos de vôo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 (um terço) do sobreaviso, assim como o tempo do deslocamento, como tripulante extra, para assumir vôo ou retornar à base após o vôo e os tempos de adestramento em simulador, não excederá a 60 (sessenta) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

§ 1º O limite semanal estabelecido neste artigo não se aplica ao aeronauta que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei.

§ 2º O tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso ou da apresentação, e vice-versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, na base do aeronauta ou fora dela, não será computado como de trabalho para fins desta Lei.

Art. 24 Para o aeronauta pertencente a empresa de táxi aéreo ou serviços especializados, o período máximo de trabalho consecutivo será de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso à mesma, observado o disposto do art. 34 desta Lei.

Parágrafo único. O período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezessete) dias.

Art. 41. A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não excederá a quarenta e quatro horas semanais e cento e setenta e seis horas mensais, computados os tempos de:

I – jornada e serviço em terra durante a viagem;

II – reserva e um terço do sobreaviso;

III – deslocamento como tripulante extra a serviço;

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

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

§ 1º O limite semanal de trabalho previsto neste artigo poderá ser alterado mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapasse os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a extrapolação do limite mensal de cento e setenta e seis horas.

§ 2º Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do *caput* do art. 5º desta Lei terão como período máximo de trabalho consecutivo vinte e um dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela.

§ 3º Para os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do *caput* do art. 5º desta Lei, o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a dezessete dias.

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

SEÇÃO III DO SOBREAVISO E RESERVA

Art. 25 Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas, em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º O número de sobreavisos que o aeronauta poderá concorrer não deverá exceder a 2 (dois) semanais ou 8 (oito) mensais.

§ 5º Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do *caput* do art. 5º desta Lei que também exerçam atividades administrativas terão os limites de sua jornada de trabalho definidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

§ 6º As disposições do *caput* e dos §§ 1º, 2º, 3º e 4º deste artigo não se aplicam aos tripulantes descritos no inciso IV do *caput* do art. 5º em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter os referidos limites reduzidos ou ampliados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Seção VII Do Sobreaviso e Reserva

Art. 43. Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a três horas e não excedente a doze horas, no qual os tripulantes permanecem em local de sua escolha à disposição dos empregadores, devendo apresentar-se no aeroporto ou em outro local determinado no prazo de até noventa minutos, após recebimento de comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Quando em Município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes que forem designados para aeroporto diferente da base contratual terão prazo limite para a apresentação de cento e cinquenta minutos, após receberem a comunicação para o início de novatarefa. § 2º Para efeito de remuneração, as horas de sobreaviso serão pagas como horas de voo, à base de um terço do valor da hora normal.

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

§ 4º Caso os tripulantes de voo ou de cabine não sejam convocados para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de oito horas deverá ser respeitado antes do início de novatarefa.

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

§ 6º No período de doze horas, não serão computados os períodos de deslocamento de noventa e cento e cinquenta minutos citados no *caput* deste artigo e no § 1º.

§ 7º Os tripulantes de voo ou de cabine referidos no inciso I do *caput* do art. 5º desta Lei terão os sobreavisos limitados a oito mensais, podendo ser reduzidos ou ampliados mediante

§ 2º O número de sobreavisos estabelecidos no parágrafo anterior não se aplica aos aeronautas de empresas de táxi aéreo ou serviço especializado.

Art. 26 Reserva é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

§ 1º O período de reserva para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular não excederá de 6 (seis) horas.

§ 2º O período de reserva para aeronautas de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º Prevista a reserva, por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso.

SEÇÃO IV

DAS VIAGENS

Art. 27 Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o regresso à mesma.

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

§ 2º É facultado ao empregador fazer com que o tripulante cumpra uma combinação de vôos, passando por sua base, sem ser dispensado do serviço, desde que obedeça à programação prévia, observadas as limitações estabelecidas nesta Lei.

§ 3º Pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de vôo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem trazer prejuízo da sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.

acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 44. Reserva é o período de tempo no qual os tripulantes de voo ou de cabine permanecem, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

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

§ 2º Os tripulantes referidos no inciso I do *caput* do art. 5º desta Lei terão um período mínimo de três horas e um máximo de seis horas de reserva.

§ 3º Os tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do *caput* do art. 5º desta Lei terão um período mínimo de três horas e máximo de dez horas de reserva.

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

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

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

§ 7º Os limites previstos neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Seção VIII

Das Viagens

Art. 45. Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante de voo ou cabine, contado desde a saída de sua base até o seu regresso.

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

§ 2º Os tripulantes de voo ou de cabine poderão cumprir uma combinação de voos, passando por sua base contratual, sem serem dispensados do serviço, desde que a programação obedeça à escala previamente publicada, respeitadas as demais limitações estabelecidas nesta Lei.

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

§ 4º Não poderá o empregador exigir do tripulante de voo ou de cabine uma

SEÇÃO V
DOS LIMITES DE VÔO E DE POUSO

Art. 28 Denomina-se “hora de vôo” ou “tempo de vôo” o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a “partida” dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o “corte” dos motores, ao término do vôo (calço-a-calço).

Art. 29 Os limites de vôo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

- a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de vôo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- b) 12 (doze) horas de vôo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- c) 15 (quinze) horas de vôo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e
- d) 8 (oito) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º O número de pousos na hipótese da alínea “a” deste artigo, poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora.

§ 2º Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nas alíneas “a”, “b” e “c” deste artigo.

§ 3º As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turbo hélice poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos, aos limites estabelecidos neste artigo.

complementação de voo ou qualquer outra atividade, por ocasião do retorno à base contratual, ao final da viagem, sendo facultada ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade em caso de recusa, respeitadas as limitações desta Lei.

Seção V
Dos Limites de Voos e de Pousos

Art. 30. 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 acaço).

Art. 31. Aos tripulantes de voo ou de cabine, empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do *caput* do art. 5º desta Lei serão assegurados os seguintes limites de voo e de pousos numa mesma jornada de trabalho:

- I – oito horas de voo e quatro pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- II – onze horas de voo e cinco pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- III – catorze horas de voo e quatro pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e
- IV – sete horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

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

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

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

Art. 32. Aos tripulantes referidos nos incisos II, III, IV e V do *caput* do art. 5º desta Lei são assegurados os limites de voo em uma mesma jornada de trabalho, conforme os seguintes critérios:

- I – nove horas e trinta minutos de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou

§ 4º Os limites de pousos estabelecidos nas alíneas “a”, “b” e “c” deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi aéreo e de serviços especializados.

§ 5º O Ministério da Aeronáutica, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea “d” deste artigo.

Art. 30 Os limites de tempo de vôo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:

- a) em aviões convencionais: 100 - 270 - 1000 horas;
- b) em aviões turbohélice: 100 - 255 - 935 horas;
- c) em aviões a jato: 85 - 230 - 850 horas; e
- d) em helicópteros: 90 - 260 - 960 horas.

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

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

Art. 31 As horas realizadas como tripulante extra serão computadas para os limites de jornada, semanais e mensais de trabalho, não sendo as mesmas consideradas para os limites de horas de vôo previstos no art. 30 desta Lei.

SEÇÃO VI

simples;

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

III – dezesseis horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;

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

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

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

Art. 33. Aos tripulantes são assegurados os limites mensais e anuais de horas de voo de acordo com os seguintes critérios:

- III – cem horas de voo no mês e novecentas e sessenta horas no ano em aviões convencionais;
- II – oitenta e cinco horas de voo no mês e oitocentas e cinquenta horas no ano em aviões turbohélice;
- I – oitenta horas de voo no mês e oitocentas horas no ano em aviões a jato;
- IV – noventa horas de voo no mês e novecentas e trinta horas no ano em helicópteros.

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

§ 2º Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do *caput* do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 34. O trabalho realizado como tripulante extra a serviço será computado para os limites da jornada de trabalho diária, semanal e mensal, não sendo considerado para o cômputo dos limites de horas de voo diários, mensais e anuais, previstos nos arts. 31, 32 e 33.

Seção IX

DOS PERÍODOS DE REPOUSO

Art. 32 Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 33 São assegurados ao tripulante, fora de sua base domiciliar, acomodações para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado ao aeronauta de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados quando o custeio do transporte e hospedagem, ou somente esta, for por elas ressarcido.

§ 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. 34 O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

- a) 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;
- b) 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e
- c) 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Art. 35 Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.

Art. 36 Ocorrendo o regresso de viagem de uma tripulação simples entre 23:00 (vinte e três) e 06:00 (seis) horas, tendo havido pelo menos 3 (três) horas de jornada, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse espaço de tempo no período noturno subsequente.

Dos Períodos de Repouso

Art. 46. Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 47. É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso, bem como transporte deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do *caput* do art. 5º, quando o custeio do transporte e da hospedagem for ressarcido pelo empregador.

§ 2º O ressarcimento de que trata o § 1º deste artigo deverá ocorrer no máximo até trinta dias após o pagamento.

§ 3º Entende-se por acomodação adequada para repouso do tripulante quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade.

§ 4º Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação de transporte à disposição da tripulação.

Art. 48. O tempo mínimo de repouso terá duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

- I – doze horas de repouso, após jornada de até doze horas;
- II – dezesseis horas de repouso, após jornada de mais de doze horas e até quinze horas;
- III – vinte e quatro horas de repouso após jornada de mais de quinze horas.

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

Art. 49. 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 duas horas por cada fuso cruzado.

Art. 42. As jornadas de trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine respeitarão o limite máximo de duas madrugadas consecutivas de trabalho, limitadas a quatro madrugadas totais no período de cento e sessenta e oito horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante.

SEÇÃO VII DA FOLGA PERIÓDICA

Art. 37 Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o aeronauta, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º A folga deverá ocorrer, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas à disposição do empregador, contado a partir da sua apresentação, observados os limites estabelecidos nos arts. 21 e 34 desta Lei.

§ 2º No caso de vôos internacionais de longo curso, que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no parágrafo anterior, poderá ser ampliado de 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. 34 desta Lei.

§ 1º O tripulante de voo ou de cabine poderá ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho; nesta condição, o tripulante não poderá ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.

§ 2º O período de cento e sessenta e oito horas consecutivas a que se refere o *caput* desse artigo poderá ser encerrado, iniciando-se novamente do zero, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de quarenta e oito horas livre de qualquer atividade.

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

§ 4º Entende-se como madrugada o período de tempo transcorrido, total ou parcialmente, entre zero hora e seis horas, horário de Brasília.

§ 5º Quando o fuso horário da base contratual do tripulante for diferente do de Brasília, aquele será o considerado.

Seção X Da Folga Periódica

Art. 50. Folga é o período de tempo não inferior a vinte e quatro horas consecutivas no qual os tripulantes, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, estão desobrigados de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º Salvo o previsto nos §§ 2º e 3º do art. 41 desta Lei, a folga deverá ter início, no máximo, após o sexto período consecutivo de até vinte e quatro horas, contada a partir da apresentação dos tripulantes, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso.

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

§ 3º No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto no § 1º deste artigo poderá ser ampliado em trinta e seis horas, ficando o empregador obrigado a conceder aos tripulantes mais dois períodos de folga no mesmo mês em que o voo for efetuado, além das folgas previstas neste artigo e no art. 51 desta Lei.

§ 4º Os limites previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo poderão ser alterados, desde que estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho e não ultrapassem os parâmetros

§ 3º A folga do tripulante que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei será igual ao período despendido no local da operação, menos 2 (dois) dias.

Art. 38 O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.

§ 1º Do número de folgas estipulado neste artigo, serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas devendo pelo menos um destes incluir um sábado ou um domingo.

§ 2º A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.

Art. 39 Quando o tripulante for designado para curso fora da base, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base. Parágrafo único. A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado, se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.

CAPÍTULO III DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES

SEÇÃO I

determinados em regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 52. Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do *caput* do art. 5º terão número de folgas mensal não inferior a oito, devendo ainda, pelo menos duas destas, compreender um sábado e um domingo consecutivos.

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

Art. 51. Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do *caput* do art. 5º desta Lei terão número mensal de folgas não inferior a dez, devendo, ainda, pelo menos duas destas folgas compreender um sábado e um domingo consecutivos.

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

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

§ 3º Quando os tripulantes concorrerem parcialmente à escala de serviço do mês, por motivo de férias ou afastamento, aplicar-se-á a proporcionalidade do número de dias trabalhados ao número de folgas a serem concedidas, com aproximação para o inteiro superior.

Art. 53. A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada, e seus horários de início e término serão definidos em escala previamente publicada.

Art. 54. 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 um dia para cada quinze dias fora da base contratual.

Parágrafo único. A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado, se a permanência do tripulante fora da base for superior a trinta dias.

CAPÍTULO III DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES

Seção I

DA REMUNERAÇÃO

Art. 40 Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa.

Parágrafo único. Não se consideram integrantes da remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajudas de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte.

Art. 41 A remuneração da hora de vôo noturno, assim como as horas de vôo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.

§ 1º Considera-se vôo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.

Da Remuneração

Art. 55. 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.

§ 3º Quando o fuso horário da base contratual do tripulante for diferente do de Brasília, aquele será o considerado.

Art. 56. A remuneração dos tripulantes poderá ser fixa ou fixa mais variável.

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

I – as horas de voo; ou

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

§ 2º O disposto no *caput* deste artigo não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do *caput* do art. 5º em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter a parcela variável de seu salário calculado em área produzida ou aplicada ou conforme outros critérios estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Art. 57. O período de tempo em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada será remunerado.

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

Art. 58. As empresas pagarão a remuneração do trabalho não realizado quando o tripulante não exercer sua atividade prevista por motivo alheio à sua vontade, se outra equivalente não lhe for atribuída no lugar daquela não realizada.

Art. 59. A remuneração da hora de voo noturno, assim como as de horas de voo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observadas as condições estabelecidas no contrato de trabalho e em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

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

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

Art. 42 As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

SEÇÃO II DA ALIMENTAÇÃO

Art. 43 Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em vô, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica.

§ 1º A alimentação assegurada ao tripulante deverá:

- a) quando em terra, ter a duração mínima de 45' (quarenta e cinco minutos) e a máxima de 60' (sessenta minutos); e
- b) quando em vô, ser servida com intervalos máximos de 4 (quatro) horas.

§ 2º Para tripulante de helicópteros a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60' (sessenta minutos), período este que não será computado na jornada de trabalho.

§ 3º Nos vôs realizados no período de 22:00 (vinte e duas) às 06:00 (seis) horas, deverá ser servida uma refeição se a duração do vô for igual ou superior a 3 (três) horas.

Art. 44 É assegurada alimentação ao aeronauta na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas, com duração de 60' (sessenta minutos).

§ 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

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

Art. 60. As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

Seção II Da Alimentação

Art. 61. Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e das autoridades competentes.

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

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

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

Art. 62. Para tripulante de helicópteros, a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de sessenta minutos, período este que não será computado na jornada de trabalho.

Art. 63. Nos voos realizados no período de vinte e duas horas de um dia e as seis horas do dia seguinte, deverá ser servida uma refeição se a duração do voo for igual ou superior a três horas.

Art. 64. É assegurada alimentação ao tripulante na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre doze e quatorze horas, e entre dezenove e vinte e uma horas, com duração de sessenta minutos.

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

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

Seção III Da Assistência Médica

Art. 45 Ao aeronauta em serviço fora da base contratual, a empresa deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.

SEÇÃO IV DO UNIFORME

Art. 46 O aeronauta receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente.

SEÇÃO V DAS FÉRIAS

Art. 47 As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias.

Art. 48 A concessão de férias será participada ao aeronauta, por escrito, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 49 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. 50 Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não poderão se converter em abono pecuniário.

CAPÍTULO IV DAS TRANSFERÊNCIAS

Art. 65. Ao tripulante em serviço fora da base contratual o empregador deverá assegurar e custear assistência médica em casos de urgência, bem como de remoção, por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.

Seção IV Do Uniforme

Art. 66. O tripulante receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente.

Parágrafo único. Não serão considerados como salário, para os efeitos previstos neste artigo, os vestuários, equipamentos e outros acessórios fornecidos ao tripulante para a realização dos respectivos serviços.

Seção V Das Férias

Art. 67. As férias anuais do tripulante serão de trinta dias consecutivos.

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

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

Art. 68. 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. 69. Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não serão convertidas em abono pecuniário.

Art. 70. Ressalvadas condições mais favoráveis, a remuneração das férias e do décimo terceiro salário do aeronauta será calculada pela média do salário fixo e variável no período aquisitivo.

Art. 71. O pagamento da remuneração das férias será efetuado até dois dias antes de seu início.

CAPÍTULO IV DAS TRANSFERÊNCIAS

Art. 51 Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do aeronauta a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviços e na qual deverá ter domicílio.

§ 1º Entende-se como:

- a) transferência provisória o deslocamento do aeronauta 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 cometida; e
- b) transferência permanente, o deslocamento do aeronauta de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.

§ 2º Após cada transferência provisória o aeronauta deverá permanecer na sua base pelo menos 180 (cento e oitenta) dias.

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

§ 4º Na transferência provisória serão assegurados ao aeronauta 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 aeronauta pela empresa:

- a) uma 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 ou quilômetros de vôo, nos últimos 12 (doze) meses;
- b) o transporte aéreo para si e seus dependentes;
- c) a translação da respectiva bagagem; e
- d) uma dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 8 (oito) dias, a ser fixado por sua opção, com aviso prévio de 8 (oito) dias, à empresa, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à sua chegada a nova base.

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

Art. 52 O aeronauta deverá ser notificado pelo empregador com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias na transferência permanente e 15 (quinze) dias na provisória.

CAPÍTULO V

Art. 73. Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do tripulante a localidade onde ele está obrigado a prestar serviço.

§ 1º Entende-se como:

- I – transferência provisória, o deslocamento do tripulante de sua base, por período mínimo de trinta dias e não superior a 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 cento e vinte dias, com mudança de domicílio.

§ 2º Após cada transferência provisória, o tripulante deverá permanecer em sua base por, pelo menos, cento e oitenta dias.

§ 3º O interstício entre transferências permanentes será de 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 dois dias para o primeiro mês, mais um dia para cada mês ou fração subsequente, sendo que, no mínimo, dois dias não deverão coincidir com o sábado, domingo ou feriado.

§ 5º Na transferência permanente, serão assegurados ao tripulante pela empresa:

- I – ajuda de custo, para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a quatro vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual, multiplicada pela média do correspondente trabalho nos últimos 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 oito dias, a ser fixado por sua opção, com aviso prévio de oito dias à empresa, dentro dos sessenta dias seguintes à sua chegada à nova base.

§ 6º A transferência provisória poderá ser transformada em transferência permanente.

Art. 74. O tripulante deverá ser notificado pelo empregador com a antecedência mínima de sessenta dias na transferência permanente e de quinze dias na provisória.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 53 Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro do Ar, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais.

Art. 54 Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativa e privada de indústria e comércio ficam equiparados, para os efeitos desta Lei, aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi aéreo.

Art. 55 Os Ministros de Estado do Trabalho e da Aeronáutica expedirão as instruções que se tornarem necessárias à execução desta Lei.

Art. 56 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. Art. 57 Revogam-se as disposições em contrário.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 75. Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado em nível de piloto em comando, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e o mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

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

Art. 76. Tripulação de revezamento é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado em nível de piloto em comando, um copiloto, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.

Parágrafo único. Aos pilotos e mecânicos de voo acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações para o descanso horizontal e, para os comissários, número de assentos reclináveis igual à metade do seu número com aproximação para o inteiro superior.

Art. 77. A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

I – onze horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

II – quatorze horas, se integrante de uma tripulação composta;

III – vinte horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

Parágrafo único. Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da

viagem por mais quatro horas consecutivas, e forem proporcionadas pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de ~~interrupção~~, mantendo-se inalterados os limites de nove horas e trinta minutos de voo e cinco pousos.

Art. 78. Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

I – nove horas e trinta minutos de voo e cinco pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

II – doze horas de voo e seis pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta; III – quinze horas de voo e quatro pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;

III – oito horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º O número de pousos na hipótese do inciso I deste artigo poderá ser estendido a seis, a critério do empregador; neste caso, o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de uma hora.

§ 2º Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais um pouso aos limites estabelecidos nos incisos I, II e III deste artigo.

§ 3º As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turbo-hélice poderão acrescentar mais quatro pousos aos limites estabelecidos neste artigo.

§ 4º Os limites de pousos estabelecidos nos incisos I, II e III deste artigo não serão aplicados às empresas de táxi aéreo e de serviços especializados.

§ 5º A autoridade da aviação civil, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos no inciso IV deste artigo.

Art. 79. Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês ou ano, respectivamente:

I – em aviões convencionais: cem – mil horas;

II – em aviões turbo-hélice: cem – novecentas e trinta e cinco horas;

III – em aviões a jato: oitenta e cinco – oitocentas e cinquenta horas;

IV – em helicópteros: noventa – novecentas e sessenta horas.

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

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

Art. 80. Aos tripulantes de voo referidos no inciso IV do *caput* do art. 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, não se aplicam as disposições previstas:

I – na Seção II do Capítulo II desta Lei;

II – nos arts. 27, 28, 43, 44 e 45;

III – nos Capítulos IV e V desta Lei.

Art. 81. Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades dos tripulantes são definidas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, nas leis e nos regulamentos em vigor e, no que decorrer do contrato de trabalho, em acordos e convenções.

Art. 82. Resguardado o disposto no Capítulo III do Título IX da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, os infratores das disposições constantes nesta Lei ficam sujeitos às penalidades previstas no art. 351 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Parágrafo único. O processo de multas administrativas será regido pelo disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 83. Caberá à autoridade de aviação civil brasileira expedir as normas necessárias para a implantação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana de que trata a Seção III do Capítulo I.

Art. 84. Os arts. 85, 75, 76, 77, 78 e 79 desta Lei perderão a eficácia trinta meses após a publicação desta Lei.

Art. 85. A jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado.

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

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

§ 3º Nas hipóteses previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a trinta minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º A jornada será considerada encerrada trinta minutos após a parada final dos motores.

Art. 86. Esta Lei entra em vigor noventa dias após sua publicação, exceto os arts. 31, 32, 33, 35, 36 e 37 desta Lei, que entram em vigor após decorridos trinta meses a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 87. Fica revogada a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.