

## **PRINCIPAIS MUDANÇAS COM A NOVA LEI DO AERONAUTA (LEI 13.475/2017) PARA OS TRIPULANTES QUE VOAM EM TAXI AÉREO**

A nova Lei do Aeronauta, em seu artigo 5º, divide os serviços aéreos em diferentes categorias (comercial, taxi aéreo, instrutores e SAE), sendo que os tripulantes que prestam serviços em empresas de taxi aéreo devem sempre observar os artigos que dizem respeito aos “tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II do caput do art. 5º”. Assim a consulta se torna mais fácil, salvo no caso de artigos em que a observação referente ao artigo 5º não apareça —nesse caso, refere-se a todos os diferentes serviços aéreos do país.

Art. 4º. Tripulante extra a serviço DEVE ter assento na cabine de passageiros (é vedada a utilização de “jump seats” para o deslocamento de tripulante extra a serviço).

Art. 6º. Obrigatoriedade de que o trabalho remunerado a bordo de aeronaves seja de brasileiro (ressalvado 1/3 de comissários quando em voo internacional, conforme regra atual contida no CBA).

Art. 20º e 21º. 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. Ou seja, há uma PROIBIÇÃO quanto à possibilidade de as empresas exigirem que seus tripulantes utilizem um CNPJ para receberem seu vencimentos e uma PROTEÇÃO quanto à possibilidade de terceirização (sendo a única categoria do país a ter esta proteção).

Art. 25º. A base contratual do aeronauta deveser um aeroporto. Caso o exercício da profissão ocorra em aeroporto distante mais de 50km da base contratual, o transporte deveser fornecido, a jornada de trabalho será contabilizada durante o trajeto terrestre e, em caso de término da jornada em aeroporto diverso com distancia superior a 50 km, o repouso mínimo a que o tripulante tem direito deveser aumentado em 2 horas.

Art. 39º. Para tripulação mínima ou simples, poderá ser efetuada interrupção de jornada dos tripulantes e será adicionado metade do tempo da interrupção à jornada em vigor. Para interrupções de 3 (três) a 6 (seis) horas, deveser proporcionado pelo empregador local para descanso separado do público e com controle de temperatura e luminosidade; para interrupções de 6 (seis) a 10 (dez) horas, deveser proporcionados pelo empregador quartos individuais com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle de temperatura e luminosidade.

Art. 40º. Os limites de jornada poderão ser ampliados em 60 minutos a critério do comandante, com a definição clara sobre a “imperiosa necessidade”, a qual é entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa.

Art. 41º. A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não excederá 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados todos os serviços (reserva, sobreaviso, treinamento etc). A jornada semanal poderá ser majorada em CCT (Convenção Coletiva de Trabalho) ou ACT (Acordo coletivo de trabalho).

Art. 42º. Será observado o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, e o de 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas,

contadas desde a apresentação do tripulante. O conceito de madrugada é definido como “o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 0 (zero) hora e 6 (seis) horas, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante”.

Art. 43°. Sobreaviso mínimo de 3 (três) horas e máximo de 12 (doze) horas, sendo a remuneração do sobreaviso de 1/3 do valor da hora de voo. O repouso mínimo em caso de o tripulante não ser acionado no sobreaviso será de 8 horas e não há limites de sobreaviso no mês e na semana.

Art. 45°. Em caso de final da viagem, quando retornando a base contratual, o empregador não poderá exigir do tripulante de voo ou de cabine complementação de voo ou qualquer outra atividade, sendo facultada ao tripulante a aceitação de qualquer solicitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade em caso de recusa.

Art. 47°. É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada (quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade) para repouso e transporte entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa. Este custeio pode ser ressarcido pelo empregador em no máximo 30 dias.

Art. 52°. Numero mínimo de folgas será de 8 (oito) e ao menos um sábado e um domingo consecutivos por mês.

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. 57°. O período de tempo em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada será remunerado. Os valores serão definidos em CCT (Convenção coletiva de trabalho) ou ACT (Acordo coletivo de Trabalho).

Art. 58°. A empresa pagará a remuneração do trabalho não realizado por motivo alheio à vontade do tripulante (**incluindo caso de dispensa médica**), se outra atividade equivalente não lhe for atribuída.

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

Art. 67°. As férias anuais do tripulante serão de 30 (trinta) dias consecutivos. Mediante acordo coletivo, as férias poderão ser fracionadas.

Art. 72°. É de responsabilidade do empregador o pagamento ou reembolso e controle do certificado médico (inclusive inserindo em escala data para a realização do(s) exame(s)) e de habilitação técnica (cheques, re-cheques, simuladores, prova de inglês etc) de seus tripulantes, sendo responsabilidade do tripulante manter em dia seu certificado médico, como estabelecido na legislação em vigor.

#### **O QUE PERMANECE EM VIGOR PELOS PRÓXIMOS 30 MESES, CONFORME ARTIGO 82 DA LEI 13.475/2017**

Art. 20° da lei 7.183/84 - Em voos internacionais, o encerramento da jornada se dará 30 minutos após o corte dos motores.

Art. 21º da lei 7.183/84 - Limite de jornada diária para tripulações simples / composta / revezamento - 11h / 14h / 20h

Art. 29º da lei 7.183/84 - Numero máximo de pousos (trip. simples) - 5 (podendo chegar a 6 adicionando 1h de repouso após jornada);

Art. 29º da lei 7.183/84 - Limite de horas de voo diária para tripulações simples / composta / revezamento - 9:30h / 12h / 15h;

Art. 30º da lei 7.183/84 - Limite de horas de voo mensal / anual - variando conforme modelo de aeronave voado (quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave, será observado o menor limite).

## **O SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE FADIGA: ENTRA EM VIGOR APÓS 30 MESES**

Art. 19º. A autoridade em aviação civil (Anac) irá publicar uma norma infralegal (RBAC) contendo os preceitos para que uma empresa possa usufruir de flexibilizações temporais em alguns pontos da lei 13.475/2017. Qualquer mudança deve seguir os preceitos internacionais da Icao (com fundamentação científica para qualquer flexibilização requerida) e sempre acompanhada pelo SNA através de um tripulante indicado e treinado pelo SNA. Jornadas maiores do que 12 (doze) horas e repousos inferiores a 12 (doze) horas somente serão permitidos se acompanhados de ACT (Acordo Coletivo de Trabalho) assinado entre empresa e SNA (exceção em caso de sobreaviso não acionado, em que será permitido repouso mínimo de 8 horas).

## **COMO FUNCIONARÁ O GERENCIAMENTO DE FADIGA**

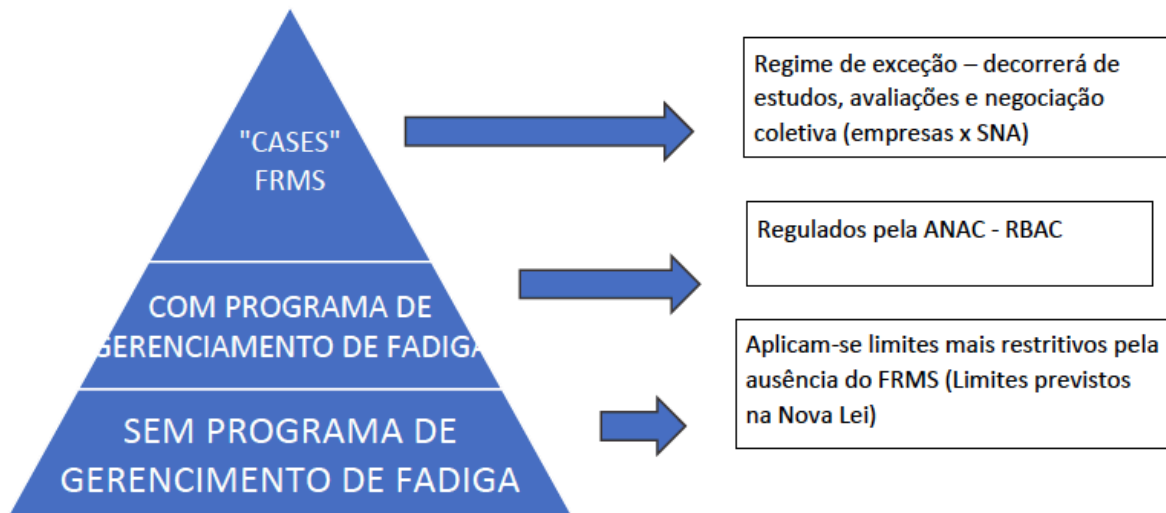
Os limites mais restritivos servirão como uma espécie de “penalidade” para as empresas que não adotarem um FRMS (Sistema de Gerenciamento de Fadiga). Para estas empresas (base da pirâmide), serão permitidos apenas os padrões e limites fixados na nova lei, os quais são mais estreitos que os limites atuais.

No meio da pirâmide, temos as empresas que decidirem adotar o Sistema de Gerenciamento de Fadiga. Tais flexibilizações dependerão da edição de um regulamento pela Anac (podendo a agência modificar os limites temporais descritos na lei - nunca modificar conceitos), um RBAC específico sobre o tema.

Porém, no caso de tripulação simples, o limite de jornada diária somente poderá ultrapassar 12h, assim como o repouso mínimo somente poderá ser inferior a 12h, caso a Anac autorize isso em seu RBAC e o SNA tenha realizado ACT (Acordo Coletivo de Trabalho) com a empresa em questão.

No topo da pirâmide, há o que se convencionou chamar de “cases”. Serão voos/operações excepcionais, que extrapolam os limites da lei e do regulamento da Anac, mas que poderão ser autorizados, em regime de exceção, desde que se comprove, por meio de estudos, a viabilidade de sua execução, seja sob o aspecto técnico, seja sob o aspecto da fadiga humana.

Por se tratar de um item que pode influenciar postos de trabalho, foi construído na tramitação da Lei o entendimento de que é necessário um acordo coletivo entre a empresa e o SNA, a fim de mitigar quaisquer efeitos de redução de postos de trabalho.



**O QUE ENTRAR EM VIGOR APÓS 30 MESES (PARA EMPRESAS QUE NÃO TENHAM UM SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE FADIGA APROVADO PELA AUTORIDADE EM AVIAÇÃO BRASILEIRA)**

Art. 33º. Limite de horas de voo mensal / anual - 80 / 800;

Art. 37º. Limite de Jornada diária para tripulação de revezamento - 18 horas

Art. 35º. Em voos internacionais, o encerramento da jornada se dará 45 minutos após o corte dos motores.