

Conheça as novidades da Lei 13.475 e da nova CCT (regular)

Veja abaixo um resumo das principais alterações na regulamentação da profissão de pilotos e comissários com a entrada em vigor da lei 13.475, a nova Lei do Aeronauta, no último dia 27 de novembro de 2017, além de explicações sobre o que permanece provisoriamente da lei antiga, o que entra em vigor em 1º de março de 2018 e sobre a relação da nova lei com a CCT e com o RBAC que está sendo construído pela Anac. As informações valem para a aviação regular. Em breve publicaremos informações específicas sobre as demais aviações.

O que já mudou na regulamentação dos aeronautas:

- 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);
- PROIBIÇÃO de terceirização em TODAS as diferentes atividades da aviação (instrutores, executiva, agrícola, SAE e comercial). Sendo a única categoria com essa proteção no Brasil;
- 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);
- Definição clara de imperiosa necessidade para a extensão de jornada: entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa;
- Limite mensal de sobreavisos permanece em 8, porém sem limite semanal;
- O empregador não poderá exigir do tripulante de voo ou de cabine complementação de voo ou qualquer outra atividade ao final da viagem, por ocasião do retorno à base contratual, sendo facultada ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade em caso de recusa;
- Definição em lei de acomodação adequada durante repouso: quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade;
- Numero mínimo de folgas mensais em 10;
- ATR terá 9 folgas até 01/05/2017 e então passará a ter também 10 folgas, exceto em caso de disposição diferente em Acordo Coletivo de Trabalho;
- Quando o tripulante concorrer 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;
- 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;
- A empresa pagará a remuneração do trabalho não realizado por motivo alheio à vontade do tripulante, se outra atividade equivalente não lhe for atribuída.

O que entra em vigor imediatamente com a assinatura da CCT 2017/2018:

- Franquia de bagagem: aos tripulantes quando se deslocando com passe livre, fica permitido pelo menos o volume de uma bagagem;
- Inclusão de um tripulante indicado pelo SNA no grupo de combate à fadiga a ser criado em cada empresa (GAGEF);

- Período oposto: o tripulante poderá requerer (6 meses após retorno de férias) até 6 dias consecutivos de folgas. A empresa tem a possibilidade de negar, porém deve apresentar uma nova data em no máximo 90 dias ao tripulante;
- Passe Livre: sobe de 5 para 7 o limite de assentos por voo, com a possibilidade de antecipar ou postergar diretamente no portão de embarque;
- As empresas deverão agendar a homologação da rescisão de contrato de trabalho de todos aeronautas que tenham mais de um ano de serviço em quaisquer das representações do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

O que entra em vigor em 1/3/2018 com a assinatura da CCT 2017/2018:

- Base contratual: a base contratual deveria ser um aeroporto. Para assumir voo em aeroporto diferente do estabelecido como base contratual com distância inferior a 50 km (exemplo: base CGH ir assumir voo em GRU) será adicionado 1h a mais no repouso. Caso ocorra término da jornada em aeroporto diferente do determinado como base (com distância inferior a 50 km entre os aeroportos), adiciona-se 1h no repouso. Caso a jornada termine em aeroporto diverso e tenha início da próxima jornada em aeroporto diverso, adicionam-se 2h ao repouso mínimo regulamentar;
- Escala deveria ser publicada 5 dias antes do final do mês (devido ao acordado em CCT, esse direito dos aeronautas será praticado durante todos os meses do ano);
- Férias fracionadas: a critério do tripulante as férias poderão ser divididas em 2 períodos de 15 dias;
- Passe Livre nos ônibus: Será feito um comitê que determinara as regras para a utilização do passe livre dos ônibus entre aeroportos, entrando em vigor a partir de 1/3/2018;
- A parcela variável de remuneração dos tripulantes obrigatoriamente será em horas de voo, sendo vedado pagamento por KM, a partir de 1/3/2018);
- O período de tempo em solo, **entre etapas**, deverá ser remunerado (valores definidos e aprovados em assembleias por empresa - ACT - no máximo até 1/3/2018);
- Remuneração de simulador: empresas que não remuneram simulador deverão realizar tais pagamentos (valores serão definidos e aprovados em assembleias por empresas - ACT - no máximo até 1/3/2018).
- Monofolga: limite máximo de 3 monofolgas a cada período de 30 dias. Além do limite, a monofolga terá duas regras básicas.
 1. O tripulante precisa ter 2 noites locais de repouso (noite local é um período de 8h seguidas compreendido entre as 22h e as 8h);
 2. Após uma monofolga, a apresentação para a próxima jornada será somente após as 10h da manhã do dia seguinte.

O que permanece em vigor pelos próximos 30 meses:

- Limite de horas de voo diária para tripulações simples / composta / revezamento - 9:30h / 12h / 15h;
- Limite de horas de voo mensal / anual - 85 / 850;
- Limite de jornada diária para tripulações simples / composta / revezamento - 11h / 14h / 20h;
- Número máximo de pousos (trip. simples) - 5 (podendo chegar a 6 adicionando 1h de repouso após jornada);
- Em voos internacionais, o encerramento da jornada se dará 30 minutos após o corte dos motores.

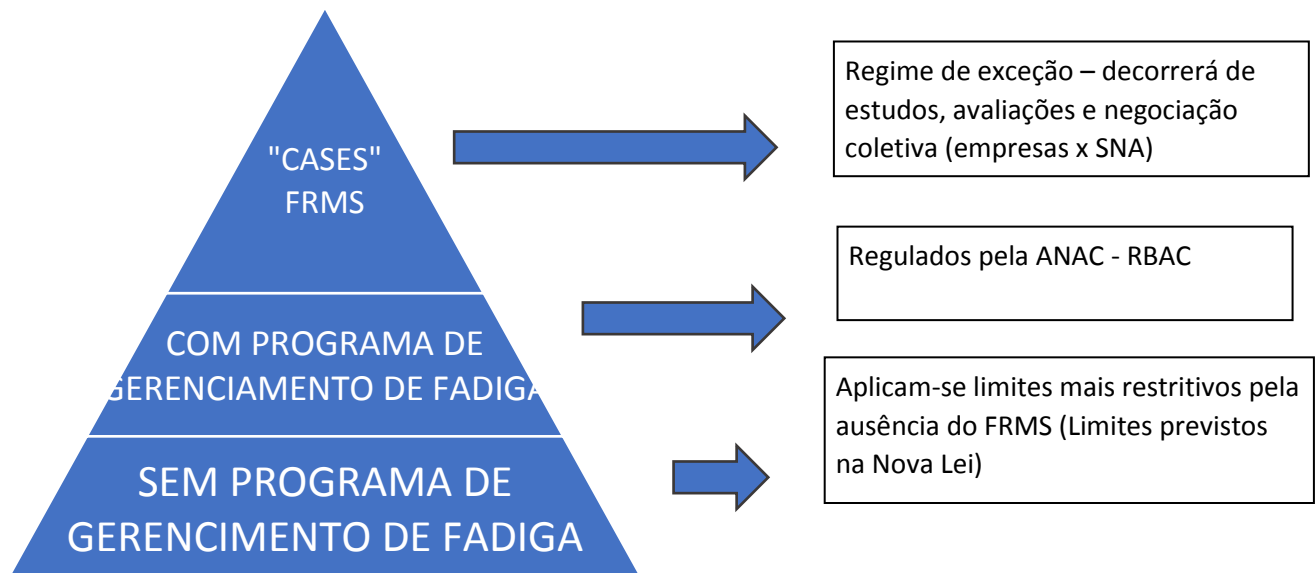
Como funcionara o Gerenciamento de Fadiga:

Resumidamente, 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 agencia modificar os limites temporais descritos na lei - nunca modificar conceitos), um RBAC especifico 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):

- Limite de horas de voo diária para tripulações simples / composta / revezamento - 8h / 11h / 14h;
- Limite de horas de voo mensal / anual - 80 / 800;
- Limite de Jornada diária para tripulações simples / composta / revezamento - 9h / 12h / 16h;
- Numero máximo de pousos (trip. Simples) - 4 (podendo chegar a 5 adicionando 2h de repouso após jornada);
- Em voos internacionais, o encerramento da jornada se dará 45 minutos após o corte dos motores.

Alguns itens que podem ser modificados via RBAC. O que traz a minuta inicial da ANAC (para empresas que TENHAM um Sistema de Gerenciamento de Fadiga aprovado pela autoridade em aviação civil Brasileira):

- Cada empresa deverá ter um grupo de combate a fadiga (GAGEF) em que serão, entre outros, avaliados reportes, pedidos de saída de voo e análises de “chaves de voo” (há a previsão na minuta de RBAC e na CCT 2017 / 2018 de que se tenha um tripulante indicado pelo SNA compondo este grupo);
- Jornadas para tripulações composta e de revezamento dependerão do tipo de acomodação oferecida para repouso durante a jornada:
 - Categoria 1: que permite repouso horizontal com total privacidade (usualmente conhecida como “sarcófago”);
 - Categoria 2: com espaçamento determinado, conforto e reclinção (classe executiva da cabine de passageiros);
 - Categoria 3: localizada na classe econômica com algumas modificações (descanso aos pés, espaçamento e reclinção mínimos, etc).

Obs: os documentos internacionais a respeito deste tema, trazem limites de jornadas para tripulantes em repouso com categoria 3 (econômica) muito inferiores aos praticados atualmente na legislação brasileira.

- Tabela de jornada levando em conta a hora de apresentação do tripulante (horário da oportunidade de sono) e o numero de etapas a ser realizada naquela jornada;
- Limite de tempo entre sobreaviso + jornada (quando acionado) em torno de 16h;
- Após 2 madrugadas seguidas de trabalho, a apresentação para o dia seguinte ocorrerá em horário mais tardio (em torno de 8h30).