



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
SCS, Quadra 09, Lote C, Torre A - 2º Andar, 70308-200, Brasília/DF  
www.anac.gov.br

Ofício nº 31(SEI)/2017/SPO-ANAC

Brasília, 13 de março de 2017.

Ao Senhor  
**RODRIGO SPADER**  
Presidente  
SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas  
Av. Franklin Roosevelt, 194, Salas 802/803  
Centro  
20021-120 Rio de Janeiro - RJ

Assuntos: a) **OF.PRES. 010/2017, de 01/02/2017 - Extensão de jornada na base contratual e/ou operacional, quando da existência de aeronautas em reserva ou sobreaviso;**  
b) **OF.PRES. n- 016/2017, de 20/02/2017 - Desvirtuamento do Instituto da Reserva.**

Nossa Ref.: 00058.503231/2017-61

(favor mencionar o número acima em todas comunicações referentes à matéria)

Senhor,

1. Em atenção aos expedientes mencionados na epígrafe, que tratam respectivamente de "extensão de jornada na base contratual e/ou operacional, quando da existência de aeronautas em reserva ou sobreaviso" e "desvirtuamento do instituto da reserva", encaminha-se a Nota Técnica nº 9(SEI)/2017/GCTA/SPO, de 20/02/2017 (0446157), com as considerações pertinentes.
2. A ANAC permanece à disposição.

Atenciosamente,

**WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES**  
Superintendente de Padrões Operacionais



Documento assinado eletronicamente por **Wagner William de Souza Moraes, Superintendente de Padrões Operacionais**, em 13/03/2017, às 15:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0501511** e o código CRC **7395A2F4**.





## NOTA TÉCNICA Nº 9(SEI)/2017/GCTA/SPO

**Ementa:** Posicionamento da GCTA - SPO acerca da solicitação do SNA por meio do Ofício Presidência nº 010/2017 e do Ofício Presidência nº 016/2017.

**Objetivo:** O objetivo desta Nota Técnica é a realização de estudo e recomendação acerca das questões levantadas nos Ofícios Presidência nº 010/2017 e nº 016/2017 sobre a possibilidade de extensão da jornada na base contratual e/ou operacional, quando da existência de aeronautas a disposição em reserva e sobreaviso e sobre a descaracterização do Instituto da Reserva.

### I - Referências

Lei 7183 ([https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L7183.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7183.htm)).

### II – Dos fatos

1. Em 20 de janeiro de 2017, a autoridade brasileira de aviação civil recebeu o Ofício Presidência nº 016/2017 do Sindicato Nacional dos Aeronautas e o documento foi encartado nos autos do processo administrativo 00058.502087/2017-46 com o nº SEI (0364566).
2. Em 01 de fevereiro de 2017, a autoridade brasileira de aviação civil recebeu o Ofício Presidência nº 010/2017 do Sindicato Nacional dos Aeronautas e o documento foi encartado nos autos do processo administrativo 00058.503231/2017-61 com o nº SEI (0395450).
3. É o relatório.

### III – Da Extensão de Jornada

4. A lei 7183 (lei do aeronauta) prevê:

*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.*

5. Destaca-se que somente nesses casos elencados no Art. 22 da lei 7183 é prevista a extensão de Jornada em até 60 (sessenta minutos).
6. Quando um tripulante retorna a sua base contratual e ainda possui tempo de jornada para realizar alguma outra atividade, essa situação não é elencada no Art. 22 e sim no Art. 28 e Art. 29.
7. Sendo assim, caso algum tripulante retorne de alguma programação de voo para sua base contratual e for acionado para outra programação e com essa nova jornada o tripulante for estender sua jornada de trabalho fora dos casos previstos no Art. 22 a empresa e o tripulante são passíveis de serem autuados por descumprimento da lei do aeronauta.

### IV – Da reserva e sobreaviso

8. A lei do aeronauta prevê:



*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,*

*§ 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.*

9. O acionamento de tripulantes de reserva ou sobreaviso para uma programação de voo é um ato discricionário da empresa. A lei não obriga tripulantes de reserva ou sobreaviso serem requisitados para cumprir programação de voo de outrem por parte da empresa.
10. O intuito da reserva é que o tripulante permaneça em um local pré determinado pela empresa, local este em que o tripulante permaneça a disposição do empregador para uma possível requisição de assumir uma programação de voo, simulador, treinamento ou outro afazer relacionado.
11. A partir do momento que um tripulante ingressa a bordo de alguma aeronave para realizar uma atribuição inerente a sua função como exemplificado no Ofício Presidência nº 016/201 Ofício Presidência nº 016/2017 item 5, com a presença de passageiros que embarcaram na aeronave com intenção de realizar um voo, já não é mais possível descaracterizar a ligação entre o tripulante acionado em Reserva e o voo em questão. (Ex. Ocorrência de Fogo a bordo, Evacuação de Emergência).
12. O item 11 (onze) pode ser melhor exemplificado em um caso hipotético de Fogo a Bordo em que seja necessária uma evacuação de emergência. Não é possível um tripulante de reserva não vinculado a nenhum voo comandar uma evacuação.
13. Ainda com o propósito de exemplificação, consideremos a definição de Acidente Aeronáutico da NSCA 3-13:

### *1.6.1 ACIDENTE AERONÁUTICO*

*Ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave – que, no caso de aeronave tripulada, se dê entre o momento em que qualquer pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado, ou, no caso de uma aeronave não tripulada, se dê entre o momento em que a aeronave está pronta para se movimentar com o propósito de voar, até o momento em que cessa a sua movimentação ao final do voo e seu sistema principal de propulsão é desligado – na qual, pelo menos, uma das situações abaixo ocorra:*

*1.6.1.1 Uma pessoa sofra lesões fatais ou graves como resultado de:*

- a) Estar na aeronave;*
- b) Contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou*
- c) Exposição direta ao sopro de hélice, rotor ou escapamento de jato, ou às suas consequências. 8/35 NSCA 3-3/2013*

*NOTA 1 – Exceção será feita quando as lesões resultarem de causas naturais, forem autoinfligidas ou infligidas por terceiros, ou forem causadas a pessoas que embarcaram clandestinamente e se acomodaram*



em área que não as destinadas aos passageiros e tripulantes. NOTA 2 – As lesões decorrentes de um acidente aeronáutico que resultem em óbito até 30 dias após a data da ocorrência são consideradas lesões fatais. 1.6.1.2 Aeronave sofra dano ou falha estrutural que: a) afete adversamente a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; e b) normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.

NOTA 3 – Exceção feita para falha ou danos limitados a um motor, suas carenagens ou acessórios; ou para danos limitados às hélices, às pontas de asa, às antenas, aos probes, às aletas, aos pneus, aos freios, às rodas, às carenagens do trem, aos painéis, às portas do trem de pouso, aos para-brisas, aos amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave, ou danos menores às pás do rotor principal e de cauda, ao trem de pouso e àqueles resultantes de colisão com granizo ou aves (incluindo perfurações no radome). 1.6.1.3 Aeronave seja considerada desaparecida ou esteja em local inacessível.

NOTA 4 – Uma aeronave será considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem suspensas e os destroços não forem encontrados.

NOTA 5 – Em voos de ensaio experimental de empresa certificada, não serão classificadas como acidente aeronáutico as ocorrências relacionadas diretamente ao objetivo do ensaio, ficando o estabelecimento desta relação a cargo do CENIPA, após análise preliminar do evento e da documentação técnica que suporte o referido ensaio.

NOTA 6 – Em voos de ensaio experimental com aeronaves militares, não serão classificadas como acidente aeronáutico as ocorrências relacionadas diretamente ao objetivo do ensaio, ficando o estabelecimento desta relação a cargo do Comando Investigador, após análise preliminar do evento e da documentação técnica que suporte o referido ensaio.

14. Considerando a definição de Acidente Aeronáutico, não seria possível um tripulante de reserva sofrer um acidente aeronáutico exercendo uma atividade inerente a sua função em uma aeronave tripulada.
15. Em relação a questão da reserva no voo de SBKP-KFLL questionado no Ofício Presidência nº 016/2017 a ANAC, por meio da GCTA-SPO, já notificou a empresa Azul e foi dado o prazo de 15 dias, a contar de 01/02/2017, para reformulação da utilização de tripulação simples no referido voo com vistas a evitar sucessivas extensões de jornada nesta rota, o que conseqüentemente encerrará a citada descaracterização da Reserva (Art. 26 da lei 7183).

## **V – Dos Limites de voo e de pouso**

16. A lei do aeronauta prevê:

*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.

17. O Art. 29 elenca os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada.

## **VI - Conclusão**



18. Considerando os números 4,5,6,8 e 10, conclui-se que somente nos casos elencados no Art. 22 da Lei 7183 é permitida a extensão de jornada de até 60 (sessenta) minutos.
19. Um novo acionamento de tripulante é possível, para uma nova programação de voo, em retorno à base contratual, desde que sejam respeitados os limites de voo e pouso elencados no Art. 29 da lei 7183 (Lei do Aeronauta) e demais disposições legais.
20. No momento do acionamento para uma nova programação de voo, em retorno a base contratual, se já for detectado pelos tripulantes que haverá extensão de jornada (Ex. chegada tardia da aeronave devido meteorologia) a empresa deverá substituir os mesmos por outros com pena de infringir o Art. 22 da lei 7183 (lei do Aeronauta), uma vez que já se sabe da extensão e a mesma não estar elencada nos casos previstos.
21. Uma vez o tripulante acionado para alguma função em determinado voo o mesmo será considerado em voo perante a legislação.

## VII - Recomendações

22. Este servidor recomenda que:

- a. Seja recomendado ao SNA que comunique a ANAC sobre as evidências (item 3 do Ofício Presidência nº 010/2017) de que extensões de jornadas não previstas no Art. 22 estejam ocorrendo para que seja aberto um processo administrativo de apuração de notícia de fato.
- b. Seja recomendado ao SNA que comunique a ANAC sobre as evidências (itens 4,5,6,7,8,9,11,13,14 e 15 do Ofício Presidência nº 016/2017) de que existe uma prática da empresa Azul Linhas Aéreas de descaracterização da função de Reserva (Art. 26 da lei 7183) com vistas a abertura de um processo administrativo de apuração de notícia de fato.
- c. O SNA seja comunicado sobre a interpretação da GCTA-SPO sobre os questionamentos efetuados nos Ofícios Presidência nº 010/2017 e 016/2017.

Às Considerações superiores,

**Alex Luiz Martins**

**SIAPE 2033138**

**Especialista em Regulação de Aviação Civil**

**Gerência de Certificação de Empresas de Transporte Aéreo – GCTA 121**

**Superintendência de Padrões Operacionais - SPO**



Documento assinado eletronicamente por **ALEX LUIZ MARTINS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/02/2017, às 14:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Antonio Alessandro Mello Dias, Gerente**, em 20/02/2017, às 14:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0446157** e o código CRC **23035D43**.