

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 652, DE 2014

Cria o Programa de Desenvolvimento
da Aviação Regional.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se onde couber à Medida Provisória nº 652, de 2014, o seguinte artigo

Art. A Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.12.

.....
§ 1º Em voos internacionais com duração maior ou igual a 7 (sete) horas, aos pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações adequadas para o descanso horizontal.

§ 2º Entende-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados, por meio de portas e paredes, do contato com os demais passageiros, com ausência de ruídos e de luminosidade provenientes da cabine de passageiros, propiciando total privacidade aos tripulantes durante o descanso”. (NR)

“Art. 13.

§ 1º Em voos internacionais com duração maior ou igual a 7 (sete) horas, aos pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações adequadas para o descanso horizontal.

§ 2º Entende-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados, por meio de portas e paredes, do contato com os demais passageiros, com ausência de ruídos e de luminosidade provenientes da cabine de passageiros, bem como total privacidade aos tripulantes durante o seu descanso.” (NR)

“Art. 17.

.....



b) por intermédio de escala, no mínimo quinzenal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e

.....”(NR)

“**Art. 18.** As escalas de voo deverão observar os conceitos do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga propostos pela autoridade aeronáutica, em consonância com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI.” (NR)

“**Art.19.**

Parágrafo único. Cabe ao empregador o ônus do pagamento ou reembolso dos valores pagos pelo aeronauta, inclusive exames complementares, relativos à revalidação do Certificado Médico Aeronáutico necessário à execução de suas funções contratuais.

.....”(NR).

“**Art. 20.**

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, quando na base, ou no horário da chegada ao hotel indicado pela empresa, quando fora de base.

§ 5º Se a base contratual se situar em metrópole dotada de dois ou mais aeroportos, em caso de apresentação ou término de voo em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o transporte terrestre deverá ser fornecido pela empresa e o tempo de deslocamento deverá ser incluído na jornada e remunerado nas mesmas bases da hora de voo.

.....”(NR).

“**Art. 21.** A Duração da jornada de trabalho do aeronauta observará a tabela constante do Anexo I desta Lei.

.....”(NR).

“**Art. 22.**

c) por imperiosa necessidade decorrente de eventos meteorológicos ou catástrofes, hipótese que não se configura em caso de falha ou falta administrativa, em razão da escala, de atrasos, de faltas ou de cancelamentos de voos decorrentes de



outros motivos que não os derivados dos eventos naturais supracitados.

§ 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 a apreciação e cadastramento da Autoridade de Aviação Civil.

..... “(NR).

“**Art. 23.**

§ 2º Fora de base, o tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso e da apresentação, ou vice versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, será computado como de trabalho para fins dessa lei, quando seu tempo total for superior a quarenta e cinco minutos

§ 3º Na base do aeronauta, no caso de programação em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o deslocamento será computado na jornada de trabalho, observando-se o disposto no § 5º do art. 20 desta Lei.” (NR)

“**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, no prazo de 90 (noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa, podendo este limite ser reduzido a critério do tripulante, observado o disposto no § 5º do art. 20 desta Lei, quando se tratar de apresentação em aeroporto diverso de sua base contratual.

.....

§ 3º Para todos os efeitos, o aeronauta poderá ser escalado para nova programação, iniciando esta no máximo em 90 (noventa) minutos a partir do termo final do sobreaviso, devendo ser remunerado com base nas horas de reserva a partir desse período

§ 4º Para efeito de jornada, ao se acionar um tripulante durante o período de sobreaviso, tendo este cumprido mais de 6 (seis) horas de sobreaviso, será diminuído da jornada a cumprir o equivalente a 1/3 (um terço) do sobreaviso já cumprido.” (NR).

“**Art. 26.**

.....



§ 3º Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso, sob pena, em caso de descumprimento, de pagamento em dobro das horas de reserva efetivamente cumpridas pelo tripulante” (NR).

“**Art.27.**

.....

.....

....

§ 3º Caso o aeronauta se encontre fora de sua base, pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem que haja prejuízo em sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.” (NR)

“**Art. 29.** Os limites de voo para uma tripulação simples e composta serão os disponíveis na tabela aplicável para cada tipo de tripulação, na forma do Anexo I desta Lei, descontados os horários de apresentação e do corte aplicáveis, observadas ainda as seguintes jornadas:

- a) 15 (quinze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;
- b) 8 (oito) horas, sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º O número de pousos na hipótese do *caput* deste artigo, para o caso de tripulação simples, 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 no *caput* e na alínea "a" deste artigo.

.....

.

§ 4º Os limites de pousos estabelecidos no *caput* e nas alíneas "a" e "b" deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi-aéreo e de serviços especializados.

§ 5º A Autoridade de Aviação Civil, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea "b" deste artigo.” (NR)

“**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, posicionadas em locais e prédios melhor indicados ao respeito e à garantia do descanso individual adequado ao tripulante, sua higiene, segurança e saúde, com controle absoluto de luminosidade, temperatura e supressão de ruídos.

.....” (NR)

“**Art. 36.** Se uma parcela da jornada de uma tripulação simples ocorrer entre as 00:01hs e 06:59 hora local, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse mesmo período por mais de 2 (duas) vezes consecutivas, excetuando-se as tripulações de aviões cargueiros, que devem observar programa de gerenciamento de fadiga específico.” (NR)

“**Art. 37.**

§ 4º Uma folga simples deve obrigatoriamente englobar ao menos 2 (duas) noites locais, ou seja, com período de repouso na base de 8 (oito) horas consecutivas entre as 22:00 e as 08:00 da manhã e cada folga consecutiva deve incluir uma noite local a mais para cada dia de folga.” (NR)

“**Art. 38.** O número de folgas não será inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, sendo que ao menos 4 (quatro) destas folgas deverão ser planejadas para compor mais de um grupo de pelo menos 2 (dois) períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas, devendo ainda, pelo menos um destes incluir um sábado e um domingo.

Parágrafo único. A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.” (NR)

“**Art. 40.** Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa, sendo expressamente vedada outra forma de pagamento que não seja o pagamento por hora de voo efetuada.

.....” (NR)

“**Art. 43.** Durante a viagem, o tripulante terá direito à alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e da Autoridade de Aviação Civil. Quando se tratar de aeronaves de transporte aéreo regular, deverão ser disponibilizados equipamentos auxiliares para aquecimento da refeição fornecida a bordo das aeronaves.

.....”(NR)



“**Art. 46.**

Parágrafo único. A empresa deverá também providenciar gratuitamente sua reposição em intervalos regulares e adequados, visando sua substituição pelo desgaste natural e utilização normal.” (NR)

“**Art. 47.** As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias, podendo as mesmas ser divididas em dois intervalos de 15 dias num mesmo período concessivo.” (NR)

ANEXO I

Tripulação Simples – Tabela A

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas			
	Até 2	Até 3	Até 4	Até 5
06:00-07:59	10:00	09:15	08:30	08:00
08:00-12:59	11:00	10:15	09:30	08:45
13:00-17:59	10:00	09:15	08:30	08:00
18:00-21:59	09:00	08:15	08:00	08:00
22:00-05:59	08:00	08:00	08:00	08:00

Tripulação Composta – Tabela B

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas						Jornada permitida
	1	2	3	4	5	6	
06:00-07:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:15	
08:00-12:59	14:00	13:15	12:30	11:45	11:00	10:30	
13:00-17:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:30	
18:00-21:59	12:00	11:15	10:30	09:45	09:00	09:00	
22:00-05:59	11:00	10:15	09:30	09:00	09:00	09:00	

Tripulação Composta – Tabela C: limitados a 4 (quatro) etapas

Horário Local de Apresentação	Jornada permitida
00:00-05:59	16:05
06:00-06:59	17:40
07:00-12:59	19:20
13:00-16:59	17:40
17:00-23:59	16:05



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de modificar a jornada de trabalho dos aeronautas.

É cediço, que as viagens aéreas são cada vez mais utilizadas pela população brasileira, como alternativa de deslocamento, tanto internacional quanto doméstico.

Dessa forma, o aumento da demanda trouxe uma evidente saturação da infraestrutura aeroportuária e da capacidade de prestação de serviço das companhias aéreas.

Um dos fatores que tornam difícil a resolução desse problema é a excessiva rigidez da legislação que regulamenta a jornada de trabalho do aeronauta.

Concebida em período em que a utilização do modal aéreo e a tecnologia embarcada nas aeronaves eram muito diferentes dos aplicados na atualidade, o normativo em vigor estabelece regras excessivamente rígidas de regulação do tempo de voo dos aeronautas. Essa rigidez dificulta que as companhias aéreas possam realocar efetivamente sua mão de obra de forma a fazer frente às necessidades decorrentes do grande número de voos e dos possíveis atrasos que possam ocorrer.

Portanto, atualizar a legislação, aproximando-a do padrão internacional, particularmente daquele adotado na União Europeia beneficiará todo o setor.

Sala da Comissão, em 31 de julho de 2014.

Deputada GORETE PEREIRA

