



**UNISUL**

**UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA**

**JISELLI EDNÉIA MALICHESKI**

**PRINCIPAIS MUDANÇAS PROPOSTAS NA LEI QUE REGULARIZA A  
PROFISSÃO DO AERONAUTA**

**Palhoça**

**2018**

**JISELLI EDNÉIA MALICHESKI**

**PRINCIPAIS MUDANÇAS PROPOSTAS NA LEI QUE REGULARIZA A  
PROFISSÃO DO AERONAUTA**

Monografia apresentada ao Curso de  
graduação em Ciências Aeronáuticas, da  
Universidade do Sul de Santa Catarina, como  
requisito parcial para obtenção do título de  
Bacharel.

Orientador: Prof. Esp. Antonio Carlos Vieira de Campos

Palhoça

2018

**JISELLI EDNÉIA MALICHESKI**

**PRINCIPAIS MUDANÇAS PROPOSTAS NA LEI QUE  
REGULARIZA A PROFISSÃO DO AERONAUTA**

Esta monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Bacharel em Ciências Aeronáuticas e aprovada em sua forma final pelo Curso de Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 01 de junho de 2018.

---

Orientador: Prof. Esp. Antonio Carlos Vieira de Campos

---

Professor: Prof. Dr. Giovani de Paula

Dedico este trabalho exclusivamente a minha família e também a minha grande  
amiga Erika.

## **AGRADECIMENTOS**

Existem situações na vida em que é fundamental poder contar com o auxílio e a ajuda de algumas pessoas.

Para a realização deste trabalho de conclusão, pude contar com vários amigos antigos e novos, do trabalho e da faculdade UNISUL. E à essas pessoas prestarei, através de poucas palavras, os mais sinceros agradecimentos.

Ao Professor Antonio Carlos Vieira de Campos, pelos ajustes do trabalho, atenção e paciência comigo no decorrer desta etapa.

Aos meus amores; Jussara Malicheski, Vinicius Malicheski Duarte e Paulo Nestor Schossler Filho que direta ou indiretamente estão comigo ao longo deste trajeto.

Ao pessoal da Voe Floripa Escola de Aviação Civil e ao time de águias da GOL Linhas Aéreas, que estão sempre do meu lado.

E não se esquecendo de todos que sempre me apoiaram e apoiam ao longo da minha vida pessoal e profissional, muito obrigada.

## RESUMO

Esta pesquisa tem como principal objetivo geral analisar as mudanças da Lei que regulariza a profissão do aeronauta. A Lei nº 7.183 de 5 de abril de 1984 foi reformulada, pois não se alterava há mais de trinta anos. Se tornando muito defasada na visão dos profissionais da aérea, pois os mesmos não tinham muito tempo de descanso, gerando um desgaste profissional e pessoal muito alto. Acredita-se que as maiorias dos acidentes aéreos tenham sido ocasionadas pelo desgaste pessoal de cada profissional da área. Esta nova lei altera a jornada de trabalho dos profissionais, o descanso semanal, diário, férias entre outros benefícios. Após a alteração da lei, acredita-se que tudo irá melhorar, tanto na parte profissional como na parte pessoal de cada funcionário da aérea aeronáutica. Após esta mudança acredita-se que os profissionais e empresas do setor aéreo irão se beneficiar de todas as formas. E é embasado nisso que o decorrer deste trabalho irá se basear. O trabalho irá se caracterizar como uma pesquisa exploratória com procedimentos bibliográficos e documentais por meio de livros e artigos das leis do aeronauta. Sendo uma abordagem qualitativa e quantitativa. Ao finalizar esta pesquisa, conclui-se que a nova lei nº 13.475 de 28 de agosto de 2017, esta sendo mais bem usufruída por todos os profissionais da aérea aeronáutica.

Palavras-chave: Antiga Lei do Aeronauta. Nova Lei do Aeronauta. Lei nº 7.183 de 5 de abril de 1984. Nova lei nº 13.475 de 28 de agosto de 2017.

## **ABSTRACT**

This research has as main general objective to analyze the changes of the Law that regulates the profession of the aeronaut. Law No. 7,183 of April 5, 1984 was reformulated, as it did not change for more than 30 years. Becoming very out of date in the vision of the professionals of the aerial, since they did not have much time of rest, generating a professional and personal wear very high. It is believed that most of the air accidents were caused by the personal wear and tear of each professional in the area. This new law changes the whole working day of the professionals, also change the weekly and daily rest, vacation among other benefits. After the amendment of the law, it is believed that everything will improve, both in the professional part as in the personal part of each employee of the aeronautical air. After this change it is believed that professionals and companies in the airline industry will benefit in every way. And it is based on what the work will be based on. The work will be characterized as an exploratory research with bibliographical and documentary procedures through books and articles of the aeronautical laws. This is a qualitative and quantitative approach. At the end of this research, it is concluded that the new law 13,475 of August 28, 2017, is being better enjoyed by all aeronautical airline professionals.

Keywords: Former Aeronautical Law. New Aeronautical Law. Law No. 7,183 of April 5, 1984. New Law No. 13,475 of August 28, 2017.

## **LISTA DE SIGLAS**

CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
AD1	Avaliação a Distância
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
RBAC	Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
SNA	Sindicato Nacional dos Aeronautas
ABEAR	Associação Brasileira das Empresas Aéreas
SNEA	Sindicato Nacional das Empresas Aéreas
ICAO	Organização de Aviação Civil Internacional



## **LISTAS DE ILUSTRAÇÕES**

Fotografia 1: Explosão do ônibus espacial Challenger .....	21
Fotografia 2: Acidentes aéreos causados por fadiga humana.....	22
Fotografia 3- Aeronautas estiveram em Brasília durante votação da Nova Lei.....	24

## SUMÁRIO

1.INTRODUÇÃO .....	11
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA .....	13
1.2 OBJETIVOS .....	13
1.2.1 Objetivo geral .....	13
1.2.2 Objetivos específicos.....	13
1.3 JUSTIFICATIVA .....	14
1.4 METODOLOGIA .....	15
2.FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....	16
2.1 Tripulação .....	16
2.1.1 Jornada de trabalho .....	17
2.1.2 Principais mudanças na lei do aeronauta .....	20
2.1.3 Sistema de Risco de Gerenciamento de Fadiga Humana.....	20
3. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS .....	23
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	25
REFERÊNCIAS .....	26

## 1 INTRODUÇÃO

Em uma aeronave encontram-se vários profissionais que estão aptos a exercer suas devidas funções em seus determinados setores. De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), os tripulantes a bordo de uma aeronave são: os tripulantes técnicos (pilotos) e os tripulantes de comerciais (comissários).

Todos os tripulantes de uma aeronave têm uma jornada de trabalho, incluindo horário de descanso, férias e outros tipos de gozos referentes às horas trabalhadas. Cada tripulante é responsável por gerenciar sua escala alinhar com o que rege a lei.

A primeira lei a ser seguida foi a Lei nº 7.183 de 5 de abril de 1984, onde a mesma foi um grande avanço na época, pois instituiu todas as formas de trabalho em uma aeronave, incluindo horas de trabalho, descanso, férias e dentre outras legalidades trabalhistas.

Mas com o passar do tempo a Lei nº 7.183 de 5 de abril de 1984, foi se tornando desatualizada e ineficiente, tanto para os tripulantes, como para as empresas aéreas, a partir daí houve o surgimento da nova Lei nº 13.475 de 28 de agosto de 2017, reformulando todo o sistema de trabalho de toda a tripulação aérea.

Com a nova mudança na lei, evita-se o cansaço físico e ou mental dos tripulantes. Gerando assim um ganho profissional ainda melhor para cada um, auxiliando os profissionais a terem uma qualidade de vida ainda melhor. Pois as mudanças melhoram suas pausas entre a jornada de trabalho. Melhorando a qualidade de repouso e também a segurança dos passageiros.

A profissão de Aeronauta era regulamentada pela Lei 7.183, de 1984, que definem quais são os profissionais designados como aeronautas, seu regime de trabalho, remunerações e concessões e transferências. Essa Lei é complementada por duas Portarias:

- Portaria 3.016/1988: complementa a Lei 7183/84, aumentando as especificações quanto à definição dos tripulantes, onde as atividades dos aeronautas passaram a ser classificadas em funções técnicas e não técnicas, e detalhou as atribuições e responsabilidades do Comandante, além dos itens obrigatórios que deverão conter em um Diário de Bordo.

- Portaria nº 06/1963: a preferida Portaria especifica os itens componentes dos uniformes aos quais as Empresas de Aviação Civil obrigatoriamente deverão disponibilizar gratuitamente aos aeronautas além de suas respectivas quantidades e durabilidades.

Os componentes são: boné completo, distintivos, gravatas, camisas, distintivos hierárquicos, paletó, calça, meias, sapatos, capote de frio, capa de chuva, luvas e bolsas (para comissárias).

Assim sendo, o aeronauta apresenta-se como uma profissão apoiada em leis que definem os principais direitos e limites a serem respeitados tanto pelos profissionais assim designados, quanto seus empregadores e formadores. Neste estudo, pretende-se explorar os principais fundamentos da profissão de aeronauta, bem como as legislações que regulam a categoria. Não esquecendo quais os dois órgãos governamentais que competem à fiscalização do cumprimento da Regulamentação Profissional dos Aeronautas: O Ministério do Trabalho e a ANAC.

A distinção entre as duas leis tem como objetivo resguardar a saúde do trabalhador e obter melhor uso dos recursos de produção, já que a atividade de aviação comercial segue mesmo em domingos, feriados, períodos diurnos e noturnos.

Segundo João Vicente Rothfuchs, não se deve confundir tempo de voo com jornada de trabalho:

“Não se pode confundir jornada de trabalho com tempo de voo. A Lei trata paralelamente dos dois conceitos e estabelece limites temporais também para o último. A abrangência da jornada é mais ampla por englobar períodos em que o trabalhador não está efetivamente voando. Também merece atenção o fato de que dentro do período de jornada, o aeronauta tem o número pousos limitado, eis que tal procedimento, juntamente com a decolagem, é o que demanda maior atenção e, como consequência, desgaste mental e físico” (ROTHFUCHS, João Vicente, 2015).

A nova Lei (nº 13.475 de 28 de agosto de 2017) visa em melhorar qualidade de vida dos aeronautas, melhorando também a segurança nos vôos. Segue algumas mudanças desta nova lei: mudanças nas folgas, na jornada de trabalho, limite de horas nas madrugadas, encerramento de jornadas, implementação de um sistema de gerenciamento de risco de fadiga, entre outros benefícios que serão mencionados ao decorrer deste trabalho.

Esta nova Lei foi amplamente discutida e estudada por todos os interessados: governo, sindicatos patronais, ANAC, empresas e todos os profissionais ligados a aviação.

## 1.1 PROBLEMA DA PESQUISA

Regulamentação da profissão de aeronauta diz respeito ao estudo dos principais meios de regulamentação da categoria, bem como seus objetivos e os recursos utilizados para alcançá-los. Este estudo esclarece as principais dúvidas a respeito das legislações dos profissionais aeronautas, através de uma análise simplificada de sua estrutura, dando ênfase às questões trabalhistas, relacionadas com o nível de atividade.

Mas afinal quais são as diferenças entre a antiga Lei nº 7.183/1984 e a nova Lei nº 13.475/2017 do aeronauta. Quais as principais mudanças com a implantação da nova Lei dos aeronautas?

## 1.2 OBJETIVOS

### 1.2.1 Objetivo geral

O objetivo geral deste projeto é a diferenciação das leis do aeronauta.

Diferenciando assim a Lei nº 7.183 de 5 de abril de 1984 que antigamente vinha sendo uma das mais eficazes entre os profissionais, porem com a Nova Lei nº 13.475 de 28 de agosto de 2017, ainda mais reformulada, gerando uma grande mudança no meio aeronáutico.

Mudando totalmente cargas horárias, horas de descanso semanais e diários, alterando salários, férias e entre outros assuntos discutidos no decorrer deste projeto.

### 1.2.2 Objetivos específicos

Para analisar todas essas mudanças e verificar se as mesmas estão sendo seguidas, tanto pelos profissionais como pelas companhias aéreas, este será o principal objetivo deste projeto.

Levantar e explicar todas as questões em relações às mudanças na Nova Lei do aeronauta com maior ênfase durante este trabalho, chegando assim no objetivo geral da pesquisa que é explanar sobre a diferença entre as duas leis do aeronauta.

### 1.3 JUSTIFICATIVA

A regulamentação da profissão do aeronauta iniciou uma nova era em 2017, com a aprovação da nova lei do aeronauta (Lei 13.475/2017). Sendo um grande avanço que já vem sendo estudado a mais ou menos há 6 anos no congresso de Brasília. Onde a mesma não se alterava a mais de 30 anos (Lei 7.183/1984).

Essa lei veio para melhorar as relações de trabalho dos aeronautas e acima de tudo garantir a segurança nos vôos, melhorar também não só a vida dos pilotos, mas também atualizar e elevar a aviação à um novo patamar, especialmente no que se refere à segurança.

Segundo o autor, Domenico de Masi, as organizações empresariais defendem que passamos a maior parte de nossas vidas tentando transformar o local de trabalho no mais agradável possível onde, possamos, de fato, além de cumprir as tarefas pré-determinadas, criar elementos capazes de elevar a nossa qualidade de vida. Sendo este o desafio que marca as gestões empresariais e profissionais.

Segundo o livro de Marília Fernandes Soares de Melo e Muniz Silvano Neto a segurança de vôo é garantida pelo descanso, como o mesmo menciona em seu livro:

“Dentre os sintomas decorrentes da fadiga, os principais são: falta de concentração e atenção, que se expressam por redução significativa da capacidade de análise; diminuição da capacidade de reação a uma situação de alta demanda; má interpretação e falta de precisão no manuseio de comandos; diminuição da autoconfiança; e perda da autocrítica. Portanto, quando fatigado, há determinados efeitos que ocorrem não por inabilidade do piloto e sim por uma condição laboral desfavorável, a qual não permite o descanso e a recuperação necessários. Operações de vôo podem provocar perda de sono, fadiga e perturbação do ciclo circadiano e esses fatores podem resultar em decréscimo de desempenho e de agilidade durante as operações aéreas” (MELO, Marília Fernandes Soares de; MUNIZ SILVANO NETO, Annibal. 2013).

O que difere a nova, da velha Lei do Aeronauta: dez folgas por mês (eram oito folgas por mês); limite de oito horas de vôo e quatro pousos (eram nove horas e meia e cinco pousos); limite máximo de trabalho por duas madrugadas consecutivas e no máximo quatro madrugadas (eram seis seguidas); jornada de trabalho se encerra quarenta e cinco minutos após a parada dos motores em vôos internacionais (eram trinta minutos); implementação do

sistema de gerenciamento de fadiga (já vem sendo praticada em diversos países mais avançados); fica assegurada a remuneração de horas em que tripulantes permanecem em solo entre etapas.

Segundo Domenico de Masi existe um limite de horas para o descanso do piloto:

“Existem limites legais no que diz respeito aos períodos de tempo de serviço e de descanso, contudo, parece que a filosofia de conferir aos tripulantes o descanso mínimo legal tornou-se prática recorrente de algumas companhias aéreas. Além disso, estes não refletem os períodos efetivos de descanso da tripulação. Por exemplo, se o período de descanso da tripulação começa a contar pouco tempo depois de o avião ser parqueado, importa referir que as horas de descanso incluem, portanto, o tempo que a tripulação demora a passar pelo terminal, pela alfândega, obter transporte para o hotel, chegar ao hotel e fazer o check-in”. (DE MASI, Domenico. 2000).

#### 1.4 METODOLOGIA

Meu trabalho de pesquisa se torna descritiva, pois descreve a Lei do aeronauta, porem se torna explicativa, pois acaba explicando as duas formas de lei, sendo elas: Lei nº 7.183 de 5 de abril de 1984 e a nova Lei nº 13.475 de 28 de agosto de 2017. Se tornando uma pesquisa completa e sem margem de dúvidas. Sendo objetivo descrever o passado e o presente de cada Lei. Abrangendo uma abordagem qualitativa, por basear-se na qualidade de vida das tripulações e de seus tripulantes.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo cabe ressaltar as duas leis (Lei nº 7.183 de 5 de abril de 1984 e na Lei nº 13.475 de 28 de agosto de 2017), onde será detalhadas ambas as leis e depois iremos verificar o que realmente se foi alterado para cada profissional aeronáutico.

### 2.1. Tripulação

De acordo com a Lei de 1984 são tripulantes (fonte: [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)):

- 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;
- 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.

De acordo com a Lei de 2017 são tripulantes (fonte: [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)):

- a) COMANDANTE: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação 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.

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



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

Nas tripulações simples, o co-piloto é o substituto eventual do comandante, não o sendo nos casos de tripulação composta ou de revezamento.

d) COMISSÁRIO: 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. Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, os comissários de vôo poderão desempenhar, cumulativamente, outras prerrogativas decorrentes de qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos.

#### 2.1.1 Jornada de trabalho

De acordo com a Lei de 1984 (fonte: [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)):

Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre à hora da apresentação no local de trabalho e à hora em que o mesmo é encerrado. Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador. 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 vôo.

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

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.

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.

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, se submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas. Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, à hora de trabalho noturno serão computados como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

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.

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.

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

De acordo com a Lei de 2017 (fonte: [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)):

Jornada é a duração do trabalho do tripulante de vôo ou de cabine, contada entre à hora da apresentação no local de trabalho e à hora em que ele é encerrado.

A apresentação no aeroporto ou outro local estabelecido pelo empregador não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do vôo.

A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de vôos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de vôos internacionais.

Os limites previstos podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuïrem 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.

Aos tripulantes de vôo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso I do *caput* 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.

Aos tripulantes de vôo ou de cabine empregados nos serviços aéreos 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.

Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de vôo ou de cabine empregados nos serviços aéreos, quando compondo 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.

À hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, será computada como de cinquenta e dois minutos e trinta segundos. 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.

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. A duração do trabalho dos tripulantes de vôo 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 à distância, treinamentos e reuniões;

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

Os tripulantes de vôo ou de cabine empregados nos serviços aéreos 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.

Para os tripulantes de vôo ou de cabine empregados nos serviços aéreos o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a dezessete dias.

### 2.1.2 PRINCIPAIS MUDANÇAS NA LEI DO AERONAUTA

Segundo a Lei é de obrigatoriedade que o trabalho remunerado a bordo de aeronaves seja de brasileiro. Tendo a proibição de terceirização de todas as diferentes atividades da aviação (instrutores, executiva, agrícola e comercial), sendo a única categoria com proteção no Brasil.

Os tripulantes extras a serviço devem ter assentos na cabine de passageiros. Acomodação adequada durante o repouso (quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído e controle de temperatura e luminosidade).

O profissional terá no mínimo 10 folgas, exceto em caso de disposição de diferente acordo coletivo de trabalho. A folga só terá início após a conclusão de 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 for atribuída.

A escala será publicada 5 dias antes do final do mês. As férias fracionadas, a critério do tripulante poderão ser divididas em dois períodos de 15 dias. O limite máximo de 3 mono folgas a cada período de 30 dias. O tripulante precisa ter 2 noites locais de repouso.

### 2.1.3 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA

A necessidade de gerenciar o risco da fadiga tem revelado sua importância a partir das significativas perdas, tanto humanas, quanto econômicas, havidas em acidentes e incidentes pelo mundo. Sobre essa necessidade, o autor Licati cita pelo menos 4 acidentes em que a fadiga esteve presente como fator contribuinte: o caso dos petroleiros Exxon Valdez e World Prodigy, o acidente da usina nuclear Three Miles Island e da indústria química de

Bhopal e o um defeito nos tanques de combustível que causou a explosão do ônibus espacial Challenger, revelaram problemas no processo de tomada de decisão.

Fotografia 1: Explosão do ônibus espacial Challenger



Fonte: Gerenciamento de risco de fadiga, acidente com o ônibus espacial. Disponível em:  
<https://www.pilotopolicial.com.br/fadiga-vi-o-gerenciamento-de-risco-da-fadiga-2/>

Segundo Licati a revisão do acidente aéreo de grandes proporções em Guantánamo Bay (Cuba), no dia 18 de agosto de 1993, durante aproximação para pouso de um DC-8 demonstrou que as causas prováveis se deram devido à deficiência de julgamento e tomada de decisão inadequada, influenciados pelos efeitos da fadiga da tripulação, entre outros fatores contribuintes. Mas os avanços promovidos em pesquisas aplicadas demonstravam cientificamente que a fadiga traz prejuízos ao desempenho do piloto e toda a companhia aérea. As autoridades aeronáuticas têm demonstrado a necessidade de mitigar o risco da fadiga e estudado formas de gerenciá-las. Também diversos pesquisadores no mundo todo apresentam artigos e tecnologias para o problema.

Fotografia 2: acidentes aéreos causados por fadiga humana.



Fonte: livro de LICATI, Paulo Rogério. ET AL, 2015.

Segundo a revista Aeromagazine, a ICAO (Organização de Aviação Civil Internacional) realizou um simpósio sobre fadiga em 2011 e demonstrou formas de gerenciar o problema da fadiga na aviação mundial. São disponibilizadas palestras, documentos, artigos científicos e um guia para implementar o sistema de gerenciamento do risco da fadiga, sendo um voltado para operadores da aviação civil e outro para as agências reguladoras de aviação civil em nível de governo. As Forças Armadas abordam a fadiga de forma parecida em cada força, mostrando a necessidade de estender as formas de prevenir o problema. Os documentos, basicamente, buscam a regulação de horários da tripulação, que é uma parte da tarefa de gerenciar a fadiga, mas já representa um avanço em função das necessidades militares de emprego do homem.

### 3 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Para uma breve apresentação digamos que a lei de 1984 estava sendo utilizada por anos, mas estava com algumas falhas. Por isso houve a necessidade de substituir pela nova lei de 2017.

De acordo com o estudo de Melo e Licatti, que especificamente para o caso brasileiro, demonstram que pilotos cometem 46% mais erros por hora de voo entre 00h00min e 05h59min em relação ao intervalo 06h00min - 11h59min, deixando claro que o efeito dos voos durante o período da madrugada deve ser considerado. A partir da 3ª madrugada de trabalho o débito de sono é muito alto (8 horas, segundo estudo do comandante Paulo Licatti), correspondendo a um estado de alerta semelhante a uma pessoa que ingeriu 5 (cinco) garrafas pequenas de cerveja.

Pensando sempre no profissional aeronauta e visando sempre em manter a vida dos mesmos e dos passageiros, foi necessário alterar a lei evitando assim o risco de fadiga e evitando assim acidentes aéreos.

Nesta nova lei houve alterações nas cargas horárias dos aeronautas sendo elas:

- Limite de horas de voo diário: para tripulação simples de 09h30minh, composta de 12h, revezamento de 15h;
- Limite de horas de voo: mensal de 85 e anula de 850;
- Limite de jornada diária: para tripulação simples de 11h, composta de 14h, revezamento de 20h;
- Número máximo de pousos: tripulação simples 5 (podendo chegar a 6 adicionado 1h de repouso após jornada);
- Em voos internacionais: o encerramento da jornada se dará 30 minutos após o corte dos motores.

A partir da regularização do aeronauta que estava em pauta no Congresso Nacional desde 2011 (PLS 434/11), seguia vários pontos que giravam em torno de modificações nas normas que beneficiavam os profissionais com folgas, limites de jornada de trabalho entre outros benefícios.

Segundo o site da Aviação Jor, Rodrigo Spader, o presidente do Sindicato Nacional dos aeronautas (SNA), informa em nota que:

“Esta lei ira beneficiar não só os pilotos e concessionários, mas também ira atualizar e elevar a aviação a um novo patamar, no que se referem à segurança dos aeronautas, tripulantes e toda a companhia aérea.” (Rodrigo Spader. 2017).

No dia 27 de novembro de 2017 houve a votação para a regularização da profissão dos aeronautas, tiveram presentes dezenas de pilotos, comissários e também todos os presentes dos SNA, ABEAR e SNEA dentre outros.

Fotografia 3- Aeronautas estiveram em Brasília durante votação da Nova Lei:



Fonte: divulgação / SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas). Disponível em: <http://aviacao.jor.br/aviacao-comercial/senado-aprova-nova-lei-aeronauta-que-muda/>

Foi implementado também além das cargas horárias e jornada de trabalho, um sistema de gerenciamento de risco de fadiga.



#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta nova lei veio para modernizar as relações de trabalho entre comissários e pilotos, cuja regulamentação não mudava há mais de 30 anos, mas principalmente veio para garantir mais segurança de vôos para todos.

Entre diversos pontos tratados neste trabalho, um dos mais importantes foi o sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana, que já vem sendo praticado nos países mais avançados. Com isso os profissionais podem trabalhar em melhores condições e assim garantir vôos ainda mais seguros.

Além disso, o aumento de folgas mensais, acompanhando também o que já acontece nos principais mercados de aviação mundial, é outro fator que melhora a vida dos tripulantes ao mesmo tempo em que traz um enorme benefício a sociedade, já que tem relação direta com a segurança de vôo. Tendo em vista que também há proteção contra a terceirização dos trabalhos dos aeronautas.

Pretendeu-se neste trabalho proporcionar, de forma muito sintética, mas objetiva, uma familiarização com os principais regulamentos que regem a profissão de aeronauta. Para satisfazer este objetivo, optou-se por uma descrição das Leis que regem a categoria, sendo também citados regulamentos estipulados pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), que influenciam diretamente os profissionais. O resultado obtido satisfaz os requisitos de objetividade e pequena dimensão que pretendia atingir.

## REFERÊNCIAS

AVIAÇÃO. **Senado Aprova a Lei do Aeronauta; Veja o Que Muda.** Disponível em: <http://aviacao.jor.br/aviacao-comercial/senado-aprova-nova-lei-aeronauta-que-muda/>. Acesso em: 01 de mar. 2018

BALASTIERI, Bruna Beldin. **O direito do aeronauta no enfoque trabalhista.** Ed. Barra Livros, 2016.

CIGERZA, Juliana. **Aeronauta: Aspectos Jurídicos – Trabalhistas da profissão e consequências na saúde.** Ed. LTR, 2008.

DE MASI, Domenico. **O futuro do Trabalho: fadiga e ócio na sociedade pós industrial.** Rio de Janeiro: Editora Jose Olympio Ltda. e Brasília: Edit. da UNB, 2000.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho.** 13. ed. São Paulo, LTR, 2013.

LICATI, Paulo Rogério. ET al. **Correlação dos prognósticos do programa FAST com relatos de fadiga de pilotos da aviação civil brasileira.** Revista Conexão Sipaer, 2015. Vol. 6, n. 1, p. 7-17.

MELO, Marília Fernandes Soares de; MUNIZ SILVANY NETO, Annibal. **Perfil de morbidade, aspectos ergonômicos e psicossociais, fadiga e perturbação do ciclo circadiano de pilotos de aviação comercial: uma revisão narrativa.** Revista Baiana de Saúde Pública, 2013. Vol. 36, n. 3

\_\_\_\_\_. **Projeto de Lei nº 8255/2014. Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências.** Revoga a Lei nº 7.183, de 1984. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=84331>. Acesso em: 21 de jan. 2018

\_\_\_\_\_. **RBAC 121 - Requisitos Operacionais: Operações Domesticas, de Bandeira e Suplementares.** Publicada no DOU nº 54, S/1, p.16, de 22 mar. 2010, Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, ANAC, 2010

SNA. Sindicato Nacional dos Aeronautas. **Nova Lei do Aeronauta.** Disponível em: [http://www.aeronautas.org.br/images/nova\\_lei\\_do\\_aeronauta\\_novidades\\_1.pdf](http://www.aeronautas.org.br/images/nova_lei_do_aeronauta_novidades_1.pdf). Acesso em: 19 de fev. 2018

REVISTA AERO MAGAZINE. Cirrus SR22T X Cessna TTx. Setembro de 2015. Edição 256. Disponível em: [http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/os-riscos-da-fadiga\\_2315.html](http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/os-riscos-da-fadiga_2315.html) Acessado em: 15 de maio de 2018.

ROTHFUCHS, João Vicente. **Regimes especiais de trabalho: o aeronauta e o bancário.** Direito & Justiça, Porto Alegre, 2015. Vol. 41, n. 1, p. 41-49.