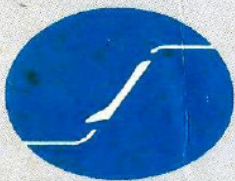


Regulamentação



SINDICATO NACIONAL
DOS AERONAUTAS

PROFISSIONAL

ÍNDICE

<i>O Aeronauta e sua classificação ..</i>	7
<i>Comandante</i>	9
<i>Co-piloto</i>	
<i>Mecânico-de-Vôo</i>	
<i>Navegador</i>	
<i>Radioperador de Vôo</i>	
<i>Comissário</i>	10
<i>Tripulações</i>	11
<i>Escala de Serviço</i>	14
<i>Jornada de Trabalho</i>	15
<i>Sobreaviso e Reserva</i>	19
<i>Viagens</i>	21
<i>Limites de Vôo e de Pouso</i>	22
<i>Períodos de Repouso</i>	25

"A seguir você encontra sua
Regulamentação Profissional (Lei 7.183) e
também a Portaria Interministerial (nº 3.016)"

BR. SNA. GRA. COM. CAT. 0004

<i>Folga Periódica</i>	27
<i>Remuneração e Concessões</i>	29
<i>Alimentação</i>	30
<i>Assistência Médica</i>	32
<i>Uniforme</i>	
<i>Férias</i>	
<i>Transferências</i>	33
<i>Disposições Finais</i>	36
<i>Portaria Interministerial</i>	39
<i>Disposições Preliminares</i>	40
<i>Tripulações</i>	43
<i>Regime de Trabalho</i>	53
<i>Concessões</i>	62
<i>Disposições Finais</i>	64

REGULAMENTAÇÃO PROFISSIONAL

Lei Nº 7.183,

DE 05 DE ABRIL DE 1984

Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

SEÇÃO I

Do Aeronauta e da sua Classificação

Art. 1º - O exercício da profissão de aeronauta é regulado pela presente Lei.

Art. 2º - Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo Único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Art. 3º - Ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros.

Parágrafo Único - As empresas brasileiras que operam em linhas internacionais poderão utilizar comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da aeronave.

Art. 4º - O aeronauta no exercício de função específica a bordo da aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante.

Art. 5º - O aeronauta de empresa de transporte aéreo regular que se deslocar, a serviço desta, sem exercer função a bordo de aeronave, tem a designação de tripulante extra.

Parágrafo Único - O aeronauta de empresa de trans-

porte aéreo não regular ou serviço especializado tem a designação de tripulante extra somente quando se deslocar em aeronave da empresa, a serviço desta.

Art. 6º - São tripulantes:

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; e

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.

Parágrafo 1º - A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local.

Parágrafo 2º - A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao comissário quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

Art. 7º - Consideram-se também tripulantes, para os efeitos desta Lei, os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pelo Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO II Das Tripulações

Art. 8º - Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 9º - Uma tripulação poderá ser: mínima, simples, composta e de revezamento.

Art. 10 - Tripulação mínima é a determinada na forma de certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 11 - Tripulação simples é a constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do vôo.

Art. 12 - Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir,

e o mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

Parágrafo Único - Aos tripulantes acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, poltronas reclináveis.

Art. 13 - Tripulação de revezamento é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um co-piloto, um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.

Parágrafo único - Aos pilotos e mecânicos de voo acrescidos à tripulação simples serão asseguradas pelo empregador, acomodações para o descanso horizontal e, para os comissários, número de assentos reclináveis igual à metade do seu número com aproximação para o inteiro superior.

Art. 14 - O órgão competente do Ministério da Aeronáutica, considerando o interesse da segurança de voo, as características da rota de voo, e a programação a ser cumprida, poderá determinar a composição da

tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias.

Art. 15 - As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em vôos internacionais e nas seguintes hipóteses:

- a) - mediante programação;
- b) - para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas ou por trabalhos de manutenção; e
- c) - em situações excepcionais, mediante autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo Único - Uma tripulação composta poderá ser utilizada em vôos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção.

Art. 16 - Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo e até o limite de 3(três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.

Parágrafo Único - A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora da apresentação da tripu-

lação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

CAPÍTULO II

Do Regime de Trabalho

SEÇÃO I

Da Escala de Serviço

Art. 17 - A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita:

a) - por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;

b) - por intermédio de escala no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os vôos de horário, serviços de reservas, sobreaviso e folga; e

c) - mediante convocação, por necessidade de serviço.

Art. 18 - A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

Art. 19 - É de responsabilidade do aeronauta manter em dia seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física estabelecidos na legislação em vigor, cabendo-lhe informar ao serviço de escala, com antecedência de 30 (trinta) dias, às respectivas datas de vencimento, a fim de que lhe seja possibilitada a execução dos respectivos exames.

SEÇÃO II

Da Jornada de Trabalho

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

Parágrafo 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

Parágrafo 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será

contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

Parágrafo 3º - 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 voo.

Parágrafo 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Art. 21 - 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.

Parágrafo 1º - Nos vôos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples,

se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta Lei.

Parágrafo 2º - Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

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. - ?

Parágrafo 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 à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

Parágrafo 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 23 - A duração do trabalho do aeronauta, computados os tempos de voo, 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 voo ou retornar à base após o voo e os tempos de adestramento em simulador, não excederá a 60 (sessenta) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

Parágrafo 1º - O limite semanal estabelecido neste

artigo não se aplica ao aeronauta que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei.

Parágrafo 2º - 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.

Art. 24 - Para o aeronauta pertencente à empresa de táxi-aéreo ou serviços especializados, o período máximo de trabalho consecutivo será de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso à mesma, observado o disposto no art. 34 desta Lei.

Parágrafo Único - O período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias.

SEÇÃO III

Do Sobreaviso e Reserva

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.

Parágrafo 1º - O número de sobreavisos que o aeronauta poderá concorrer não deverá exceder a 2 (dois) semanais ou 8 (oito) mensais.

Parágrafo 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.

Parágrafo 1º - O período de reserva para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular não excederá de 6 (seis) horas.

Parágrafo 2º - O período de reserva para aeronautas de empresas de taxi aéreo ou de serviços especializados não excederá de 10 (dez) horas.

Parágrafo 3º - Prevista a reserva, por prazo superior

a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso.

SEÇÃO IV Das Viagens

Art. 27 - Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o regresso à mesma.

Parágrafo 1º - Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.

Parágrafo 2º - É facultado ao empregador fazer com que o tripulante cumpra uma combinação de vôos, passando por sua base, sem ser dispensado do serviço, desde que obedeça à programação prévia, observadas as limitações estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo 3º - Pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de vôo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem trazer prejuízo da sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.

SEÇÃO V

Dos Limites de Vôo e de Pouso

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 mobiliza 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.

Parágrafo 1º - O número de pousos na hipótese da alínea "a" deste artigo 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.

Parágrafo 2º - Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo.

Parágrafo 3º - As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turboélice poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos aos limites estabelecidos neste artigo.

Parágrafo 4º - Os limites de pousos estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo não serão aplicados às empresas de táxi-aéreo e de serviços especializados.

Parágrafo 5º - O Ministério da Aeronáutica, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea "d" deste artigo.

Art. 30 - Os limites de tempo de vôo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:

- a) em aviões convencionais: 100 - 270 - 1000 horas
- b) em aviões turboélice: 100 - 255 - 935 horas
- c) em aviões a jato: 85 - 230 - 850 horas; e
- d) em helicópteros: 90 - 260 e 960 horas.

Parágrafo 1º - Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave será observado o menor limite.

Parágrafo 2º - Os limites de tempo de vôo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em espaço inferior a 30 (trinta) dias, serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.

Art. 31 - As horas realizadas como tripulante extra serão computadas para os limites de jornada semanais e mensais de trabalho, não sendo as mesmas consideradas para os limites de horas de vôo previstos no art. 30 desta Lei.

SEÇÃO VI Dos Períodos de Repouso

Art. 32 - Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado de prestação de qualquer serviço.

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.

Parágrafo 1º - O previsto neste artigo não será aplicado ao aeronauta de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados quando o custeio do transporte e hospedagem, ou somente esta, for por elas ressarcido.

Parágrafo 2º - Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.

Art. 34 - O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

- a) - 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;
- b) - 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e
- c) - 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Art. 35 - Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.

Art. 36 - Ocorrendo o regresso de viagem de uma tripulação simples entre 23:00 (vinte e três) e 06:00 (seis) horas, tendo havido pelo menos 3 (três) horas de jornada, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse espaço de tempo no período noturno subsequente.

Frasesco imediatamente após o repouso
SEÇÃO VII
Da Folga Periódica *do 6º período*

Art. 37 - Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o aeronauta, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

Parágrafo 1º - A folga deverá ocorrer, no máximo após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas à disposição do empregador, contado a partir da sua apresentação, observados os limites estabelecidos nos arts. 21 e 34 desta Lei.

Parágrafo 2º - No caso de vôos internacionais de longo curso, que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no parágrafo anterior, poderá ser ampliado de 24 (vinte e quatro) horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais 48 (quarenta e oito) horas de folga além das previstas no art. 34 desta Lei.

redigi melhor

duvida?

melhor texto
Parágrafo 3º - A folga do tripulante que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei será igual ao período despendido no local da operação, menos 2 (dois) dias.

Art. 38 - O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.

Parágrafo 1º - Do número de folgas estipulado neste artigo, serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas devendo pelo menos um destes incluir um sábado ou um domingo.

Parágrafo 2º - A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.

Art. 39 - Quando o tripulante for designado para curso fora da base, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1(um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base.

Parágrafo único - A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.

CAPITULO III Da Remuneração e das Concessões

SEÇÃO I

Da Remuneração

Art. 40 - Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa.

Parágrafo único - Não se consideram integrantes da remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajudas de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte.

Art. 41 - A remuneração da hora de vôo noturno, assim como as horas de vôo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.

Parágrafo 1º - Considera-se vôo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.

Parágrafo 2º - A hora do vôo noturno para efeito de remuneração é contada à razão de 52'30" (cinquenta e

dois minutos e trinta segundos).

Art. 42 - As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

SEÇÃO II Da Alimentação

Art. 43 - Durante a viagem, o tripulante terá direito à alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica.

Parágrafo 1º - A alimentação assegurada ao tripulante deverá:

a) - quando em terra, ter a duração mínima de 45' (quarenta e cinco minutos) e a máxima de 60' (sessenta minutos); e

b) - quando em voo, ser servida com intervalo máximo de 4 (quatro) horas.

Parágrafo 2º - Para tripulante de helicópteros a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades

marítimas, com duração de 60 (sessenta minutos), período este que não será computado na jornada de trabalho.

Parágrafo 3º - Nos voos realizados no período de 22:00 (vinte e duas) às 06:00 (seis) horas, deverá ser servida uma refeição se a duração do voo for igual ou superior a 3 (três) horas.

Art. 44 - É assegurada alimentação ao aeronauta na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12:00 (doze) e 14:00 (quatorze) horas, e entre 19:00 (dezenove) e 21:00 (vinte e uma) horas, com duração de 60' (sessenta minutos).

Parágrafo 1º - Os intervalos para alimentação não serão computados na duração da jornada de trabalho.

Parágrafo 2º - Os intervalos para alimentação de que trata este artigo não serão observados, na hipótese de programação de treinamento em simulador.

SEÇÃO III

Da Assistência Médica

Art. 45 - Ao aeronauta em serviço fora da base contratual, a empresa deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.

SEÇÃO IV

Do Uniforme

Art. 46 - O aeronauta receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente.

SEÇÃO V

Das Férias

Art. 47 - As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias. *- never*

Art. 48 - A concessão de férias será participada ao

aeronauta, por escrito, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 49 - A empresa manterá atualizado um quadro de concessão de férias, devendo existir um rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

Art. 50 - Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não poderão se converter em abono pecuniário.

CAPÍTULO IV

Das Transferências

Art. 51 - Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do aeronauta a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviços e na qual deverá ter domicílio.

Parágrafo 1º - Entende-se como:

a) - transferência provisória, o deslocamento do aeronauta de sua base, por período mínimo de 30 (trinta)

dias e não superior a 120 (cento e vinte) dias, para prestação de serviços temporários, sem mudança de domicílio, à qual retorna tão logo cesse a incumbência que lhe foi atribuída; e

b) - transferência permanente, o deslocamento do aeronauta de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.

Parágrafo 2º - Após cada transferência provisória o aeronauta deverá permanecer na sua base pelo menos 180 (cento e oitenta) dias.

Parágrafo 3º - O interstício entre transferências permanentes será de 2 (dois) anos.

Parágrafo 4º - Na transferência provisória serão assegurados ao aeronauta acomodações, alimentação e transporte a serviço e, ainda, transporte aéreo de ida e volta, e no regresso uma licença remunerada de 2 (dois) dias para o primeiro mês, mais 1 (um) dia para cada mês ou fração subsequente, sendo que no mínimo 2 (dois) dias não deverão coincidir com o sábado, domingo ou feriado.

Parágrafo 5º - Na transferência permanente serão assegurados ao aeronauta pela empresa:

a) - uma ajuda de custo, para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a quatro vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual multiplicada pela média do correspondente trabalho, em horas ou quilômetros de vôo, nos últimos 12 (doze) meses;

b) - o transporte aéreo para si e seus dependentes;

c) - a translação da respectiva bagagem; e

d) - uma dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 8 (oito) dias, a ser fixado por sua opção, com aviso prévio de 8 (oito) dias, à empresa, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à sua chegada à nova base.

Parágrafo 6º - Na forma que dispuser o regulamento desta Lei, poderá ser a transferência provisória transformada em transferência permanente.

Art. 52 - O aeronauta deverá ser notificado pelo empregador com a antecedência mínima de 60 (sessenta)

dias na transferência permanente e 15 (quinze) dias na provisória.

CAPÍTULO V

Das Disposições Finais

Art. 53 - Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro do Ar, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais.

Art. 54 - Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativa e privada de indústria e comércio ficam equiparados, para os efeitos desta Lei, aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi-aéreo.

Art. 55 - Os Ministros de Estado do Trabalho e da Aeronáutica expedirão as instruções que se tornarem necessárias à execução desta Lei.

Art. 56 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 57 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 05 de abril de 1984; 163º da Independência e 96º da República.

João Figueiredo

Délio Jardim de Mattos

Murillo Macedo

(Publicada no Diário Oficial da União
(Seção I - Parte I), de 6 de abril de 1984)

**PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 3.016,
DE 05 DE FEVEREIRO DE 1988**

**Expede instruções para execução da Lei 7.183,
de 05 de abril de 1984, que dispõe sobre o
exercício da profissão de aeronauta.**

**OS MINISTROS DE ESTADO DO TRABALHO E DA
AERONÁUTICA**, usando da atribuição que lhes confere
o artigo 85, item II da Constituição Federal, e tendo em
vista o disposto no artigo 55 da Lei nº 7.183, de 05 de
abril de 1984, resolvem:

Art.1º - Ficam aprovadas as instruções que a esta
acompanham, assinada pelos Ministros de Estado do
Trabalho e da Aeronáutica, destinada à execução da Lei
nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que dispõe sobre o
exercício da profissão do aeronauta.

Art. 2º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua
publicação, revogadas as disposições em contrário.

ALMIR PAZZIANOTTO PINTO
Ministro de Estado do Trabalho

OCTÁVIO JÚLIO MOREIRA LIMA
Ministro de Estado da Aeronáutica

**INSTRUÇÕES PARA EXECUÇÃO DA
LEI Nº 7.183, DE 05 DE ABRIL DE 1984, QUE
DISPÕE SOBRE O EXERCÍCIO DA
PROFISSÃO DE AERONAUTA**

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

Art. 1º - Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho regido pela legislação trabalhista.

Parágrafo 1º - É também aeronauta, para os efeitos desta Portaria, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Parágrafo 2º - As empresas poderão se utilizar de instrutores para vôo em rota e vôo local, que não estejam a elas subordinadas por contrato de trabalho na situação de treinamento de piloto em instrução para copiloto, quando no seu quadro de tripulantes não existirem instrutores habilitados no equipamento em que se

pretende operar, restrito ao período específico da instrução.

Parágrafo 3º - As empresas poderão ministrar instrução para tripulantes técnicos em aeronaves de sua propriedade, quando os empregadores dos respectivos tripulantes, não possuírem o equipamento necessário ou instrutores próprios para a específica instrução, e desde que, para tanto, estejam devidamente autorizadas a ministrar essa instrução pela autoridade aeronáutica competente.

Parágrafo 4º - Os vôos destinados à instrução de rota e local, previstos nos parágrafos 2º e 3º, deverão ser consignados nos respectivos Diários de Bordo pelo piloto instrutor.

Art. 2º - A profissão de aeronauta é privativa de brasileiros.

Parágrafo 1º - No serviço aéreo internacional, poderão ser empregados comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da mesma aeronave

Parágrafo 2º - Decorrente de acordo bilateral de reciprocidade que assegure admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos do Estado acordante, poderão ser admitidos tripulantes estrangeiros no serviço aéreo internacional, observada a legislação trabalhista vigente.

Parágrafo 3º - A juízo da autoridade competente do Ministério da Aeronáutica, poderão ser admitidos pelas empresas como tripulantes, em caráter temporário, instrutores estrangeiros na falta de tripulantes brasileiros.

Parágrafo 4º - O contrato de instrutor estrangeiro de que trata o parágrafo 3º deste artigo será regido pelas leis brasileiras, por prazo de até 6 (seis) meses.

Art. 3º - O aeronauta terá a designação de tripulante quando no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular e dos certificados exigidos pelo Departamento de Aviação Civil para o desempenho da função a bordo.

Parágrafo 1º - É considerado tripulante, para os efeitos desta Portaria, o Inspetor de Aviação Civil - INSPAC - quando no exercício de missão a bordo de aeronave.

Parágrafo 2º - Caberá ao Inspetor de Aviação Civil - INSPAC - o exercício das atividades de fiscalização previstas no artigo 197 do Código Brasileiro de Aeronáutica, e não comporá tripulação quando em missão a bordo de aeronave.

Art. 4º - Compete ao Ministério do Trabalho a fiscalização do cumprimento das normas trabalhistas contidas na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

Art. 5º - Compete ao Ministério da Aeronáutica a fiscalização das normas de proteção ao voo e de tráfego aéreo contidas na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, incluindo-se aquelas relacionadas à segurança de voo.

CAPÍTULO II

Das Tripulações

Art. 6º - As atividades dos aeronautas são classificadas em funções técnicas e não técnicas.

Parágrafo 1º - O tripulante não poderá exercer, simul-

taneamente, mais de uma função a bordo de aeronave, mesmo que seja titular de licenças relativas às mesmas.

Art. 7º - São tripulantes técnicos:

I - comandante: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui; II - co-piloto: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave; III - mecânico de voo: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave; IV - 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; V - radioperador de voo: auxiliar do comandante, encarregado do serviço de radiocomunicações nos casos previstos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica; VI - instrutor de voo: piloto habilitado pelo operador a ministrar a instrução de voo na aeronave; VII - credenciado: instrutor de voo habilitado pela autoridade aeronáutica a aferir a proficiência técnica dos tripulantes.

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

Art. 8º - São tripulantes não técnicos: I - O comissário, 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 lhes tenham sido confiados pelo comandante; II - Os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 9º - São subordinados técnicos e disciplinarmente ao comandante todos os demais membros das tripulações técnicas e não técnicas.

Art. 10 - O comandante será designado pelo proprietário ou explorador da aeronave e será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo Único - O comandante poderá delegar as suas atribuições a outro membro da tripulação, à exceção daquelas que se relacionem com a segurança de voo.

Art. 11 - O comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento que se apresenta para o vôo até o momento em que entrega a aeronave concluída a viagem.

Parágrafo 1º - No exercício de sua autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave durante a viagem, o comandante poderá: I - Desembarcar qualquer uma delas quando estiver comprometendo a boa ordem, a disciplina, pondo em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo; II - Tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados; III - Alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de vôo.

Parágrafo 2º - No caso de estar a carga alijada sujeita a controle aduaneiro, o comandante comunicará à autoridade fazendária mais próxima;

Parágrafo 3º - No caso de pouso forçado, a autoridade do comandante persiste até que a autoridade designada pelo Ministério da Aeronáutica assuma a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Parágrafo 4º - O comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes da adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, desde que adotadas sem excesso de poder.

Art. 12 - É da responsabilidade do comandante durante a viagem: I - A guarda de valores, mercadorias, bagagem, despachos e mala postal, desde que o proprietário ou explorador da aeronave lhe assegure condições de verificar a quantidade e estado das mesmas; II - O cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes no que se refere aos limites da jornada de trabalho, limite de vôo, intervalos de repouso e fornecimento de alimentação; III - O adiamento ou suspensão da partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança de vôo; IV - Providência quanto ao comparecimento de médicos ou da autoridade policial na primeira escala, para que sejam tomadas as medidas cabíveis, quando ocorrer mal súbito ou óbito de pessoas a bordo; V - O assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrem, extraindo cópia para os fins de direito; VI - As anotações do Diário de Bordo.

Parágrafo 1º - A guarda de valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança local.

Parágrafo 2º - A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao comissário quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

Art. 13 - As decisões tomadas pelo comandante durante o período de tempo de viagem serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas ao proprietário ou explorador para as providências cabíveis.

Parágrafo Único - É da responsabilidade do operador ou proprietário, nos termos estabelecidos nos regulamentos de segurança de vôo, comunicar formalmente ao Departamento de Aviação Civil ou órgãos subordinados, as ocorrências registradas no Diário de Bordo que se constituam em acidente, incidente, crime, bem como as informações previstas no Código Brasileiro da Aeronáutica e legislação complementar.

Art. 14 - O Diário de Bordo será assinado pelo

comandante e conterá: I - As marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave; II - O nome do proprietário ou do explorador da aeronave; III - A data do vôo; IV - A natureza do vôo: privado, transporte aéreo regular ou não regular; V - Os nomes dos tripulantes; VI - O lugar e a hora da saída e da chegada; VII - Os incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao vôo que forem de interesse da segurança em geral; VIII - Os totais de tempo de vôo e de jornada; IX - Os nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem; X - A escala em território estrangeiro por motivo de força maior, quando se tratar de transporte doméstico; XI - O adiamento ou suspensão da partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança de vôo.

Art. 15 - O comandante, quando receber ordem de órgão controlador de vôo para pousar, deverá dirigir-se, imediatamente, para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar o pouso.

Parágrafo 1º - Se razões técnicas, a critério do comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitado ao órgão controlador a determi-

nação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

Parágrafo 2º - No caso de manifestar inobservância da ordem recebida, a autoridade aeronáutica poderá requisitar os meios necessários para interceptar ou deter a aeronave.

Parágrafo 3º - Na hipótese do parágrafo anterior, efetuado o pouso, será autuado o comandante e apreendida a aeronave.

Art. 16 - O comandante da aeronave é obrigado a prestar assistência a quem se encontrar em perigo de vida, no mar, no ar ou em terra, desde que possa fazê-lo sem perigo para a aeronave, sua tripulação, seus passageiros ou outras pessoas.

Parágrafo 1º - A assistência poderá consistir em simples informação.

Parágrafo 2º - Cessa a obrigação de assistência quando tenha conhecimento de que foi prestada por outrem ou quando dispensado pelo órgão do Ministério da Aeronáutica encarregado de coordenar operações de busca e salvamento.

Parágrafo 3º - A não prestação de assistência por parte do comandante exonera de responsabilidade o proprietário ou explorador da aeronave, salvo se tenha determinado a não prestação de socorro.

Art. 17 - O aeronauta de empresa de transporte aéreo regular, não regular ou de serviço especializado, tem a designação de tripulante extra, somente quando se deslocar em aeronaves do seu empregador e a serviço deste.

Art. 18 - Caberá ao empregador propiciar condições ao aeronauta para a revalidação dos certificados de habilitação técnica e de capacidade física estabelecidos pela legislação vigente, sem ônus para o empregado.

Parágrafo 1º - O tripulante informará ao serviço de escala as datas de vencimento dos referidos certificados com antecedência de, no mínimo, 60 (sessenta) dias.

Parágrafo 2º - A empresa deverá solicitar ao Departamento de Aviação Civil a realização dos exames, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

Parágrafo 3º - O Departamento de Aviação Civil

determinará os exames solicitados, cabendo à empresa e ao tripulante, realizá-los nas datas e condições definidas.

Parágrafo 4º - É vedado à empresa escalar tripulante com certificado vencido, ainda que esteja aguardando resultado de exames de revalidação.

Parágrafo 5º - Na impossibilidade da realização dos exames na data marcada, por motivo de força maior ou caso fortuito, e desde que devidamente comunicado o fato pela empresa ao Departamento de Aviação Civil, novas datas serão marcadas pelo órgão para realização dos mesmos.

Parágrafo 6º - É vedada a expedição de certificados provisórios, bem como revalidação ou prorrogação aos aeronautas, sem o resultado da realização dos exames pelo Departamento de Aviação Civil, excetuados os casos do parágrafo 5º.

Art. 19 - Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronaves e as condições de sua composição são as estabelecidas na Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

Parágrafo 1º - O número de comissários será estabelecido da segurança dos passageiros e conforme a duração da jornada de trabalho, de acordo com o disposto nos regulamentos e instruções de segurança de vôo expedidos pela autoridade aeronáutica competente.

Parágrafo 2º - Poderá o órgão competente do Ministério da Aeronáutica, considerando o interesse da segurança de vôo, as características da rota e do vôo, e a programação a ser cumprida, determinar a composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias, observado o disposto na legislação vigente.

Art. 20 - Uma tripulação só poderá operar aeronave de terceiros quando o serviço de transporte aéreo destes não se constituir em atividade essencial.

Parágrafo Único - A situação prevista no caput deste artigo deverá ser devidamente comprovada junto à autoridade aeronáutica competente.

CAPÍTULO III

Do Regime de Trabalho

Art. 21 - Determinação para prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folga e re-

pousos regulamentares, será feita: I - Por intermédio de escala especial ou de convocação para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica; II - Por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 02 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 07 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os vôos de horário, serviços de reservas e sobreaviso com horário discriminado e folga; III - Mediante convocação, por necessidade de serviço respeitada sua programação subsequente e observadas as limitações da Lei nº. 7.183, de 05 de abril de 1984.

Parágrafo Único - A escala de serviços deverá especificar todas as situações de trabalho nela contidas, seja em vôo ou em terra, de acordo com o estabelecido no item II deste artigo, vedada a consignação de situações de trabalho e horário não definidos.

Art. 22 - A escala de serviços deverá observar a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

Parágrafo 1º - A programação de rodízios e turnos obedecerá ao princípio de equidade na distribuição entre as diversas situações de trabalho, para que não haja discriminação entre os tripulantes no mesmo grupo de aeronautas com qualificações idênticas.

Parágrafo 2º - Quando o término da jornada de pelo menos 3(três) horas de trabalho de uma tripulação, ocorrer entre 23:00 e 06:00 h, na hipótese de regresso de viagem de uma tripulação simples, os tripulantes não poderão ser escalados para novo trabalho nesse mesmo horário, no período noturno subsequente.

Art. 23 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado. Considera-se local de trabalho aquele determinado pelo empregador.

Parágrafo 1º - A hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho, não será inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do vôo ou outras tarefas em terra determinadas pelo empregador. O término da jornada será considerado sempre com um

mínimo de 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores ou término dos serviços em terra.

Parágrafo 2º - Quando ocorrer a transformação do tipo de tripulação na origem do vôo, prevista no artigo 16 da Lei nº. 7.183, de 05 de abril de 1984, a contagem de tempo para limite da jornada ocorrerá a partir da hora da apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando a hipótese que ocorrer primeiro.

Art. 24 - O registro da jornada de trabalho dos tripulantes de empresas de transporte aéreo não regular e de aeronaves privadas far-se-á através da papeleta individual de horário de serviço externo.

Parágrafo 1º - A papeleta individual de horário de serviço externo a que se refere o caput deste artigo será fornecida mensalmente ao aeronauta pelo empregador que nela fará constar, diariamente, as anotações de início e término da jornada, intervalos para alimentação - quando prestando serviços em terra - interrupções programadas da viagem e folgas.

Parágrafo 2º - A papeleta individual de horário de serviço externo deverá conter, obrigatoriamente, o nome

da empresa, C.G.C., endereço, nome do empregador, função do aeronauta, e deverá ser assinada e datada pelo empregador, e por ele arquivada, por um período de 24 (vinte e quatro) meses, para os efeitos de fiscalização.

Art. 25 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos casos de: I - Inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros; II - Espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; III - Imperiosa necessidade, entendendo-se aqui, o motivo de força maior e o caso fortuito.

Parágrafo Único - 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 à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

Art. 26 - A hora de trabalho noturno será computada como de 52'30" (cinquenta e dois minutos e trinta segundos) para todos os efeitos.

Parágrafo 1º - Quando em terra, considera-se noturno o trabalho executado entre às 22:00 horas de um dia e às 05:00 horas do dia seguinte, para os efeitos deste artigo.

Parágrafo 2º - Considera-se vôo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol, para os efeitos deste artigo.

Art. 27 - 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. Deverá ser consignada a hora de início e de término da mesma na escala de serviço e na papeleta individual de horário de serviço externo.

Art. 28 - Reserva é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição, devendo ser

consignada a hora de início e de término da mesma na escala de serviço e na papeleta individual de horário de serviço externo.

Art. 29 - Os limites de vôo e pousos permitidos para uma jornada de trabalho são os seguintes: I - 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de vôo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples; II - 12 (doze) horas de vôo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta; III - 15 (quinze) horas de vôo e 4 (quatro) pousos na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; IV - 8 (oito) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

Parágrafo 1º - Na hipótese do item I deste artigo o sexto pouso só será permitido: a - A critério do empregador quando programado para atender necessidade de serviço, e neste caso, o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora; b - Ou em caso de desvio para pouso alternativo.

Parágrafo 2º - Será ainda permitido o acréscimo de mais um pouso em caso de desvio para alternativa aos

limites estabelecidos nos itens II e III deste artigo.

Art. 30 - Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 31 - O repouso terá duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, respeitados os seguintes limites mínimos: I - 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas; II - 16 (dezesseis) horas de repouso após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze); III - 24 (vinte e quatro) horas de repouso após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Art. 32 - O tripulante terá na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso horário quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos em um dos sentidos da viagem.

Art. 33 - Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o aeronauta, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

Parágrafo Único - A folga deverá ocorrer, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas à disposição do empregador, contado a partir da sua apresentação, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso.

Art. 34 - O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, observada a conclusão do repouso da jornada.

Parágrafo 1º - Do número de folgas estipuladas neste artigo, serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas cada um, devendo pelo menos um deles abranger um sábado ou um domingo integralmente.

Parágrafo 2º - Quando o tripulante concorrer parcialmente à escala de serviço do mês aplicar-se-á a proporcionalidade do número de dias trabalhados ao número de folgas a serem concedidas.

Art. 35 - A duração do trabalho do tripulante, computados os tempos de vôo, de serviço em terra durante a viagem ou de reserva, é de 1/3 (um terço) do sobreaviso assim como o tempo de deslocamento, como tripulante

extra, para assumir vôo ou retorno à base após o vôo e os tempos de adestramento em simulador, inclusive o tempo em que o tripulante realizar outros serviços em terra escalados pela empresa, não excederá a 60 (sessenta) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

CAPÍTULO IV Das Concessões

Art. 36 - Durante a viagem, o tripulante terá direito à alimentação, em terra ou em vôo, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e Aeronáutica.

Parágrafo 1º - Para os tripulantes de helicópteros; a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas com duração de 60 (sessenta) minutos, período este que deverá ocorrer no máximo até a sexta hora de trabalho contínuo, não sendo o mesmo computado na jornada de trabalho.

Parágrafo 2º - Quando o treinamento em simulador ultrapassar 4 (quatro) horas contínuas, será assegurado ao aeronauta o direito à alimentação.

Art. 37 - Ao aeronauta em serviço fora da base contratual no país ou no exterior, a empresa deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento, incluindo o transporte terrestre que se fizer necessário.

Art. 38 - O aeronauta receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos na Portaria MTPS nº 6, de 07 de janeiro de 1963.

Parágrafo Único - Não serão considerados como salário, para os efeitos previstos neste artigo, os vestuários e equipamentos e outros acessórios fornecidos ao empregado e utilizados no local de trabalho para a prestação dos respectivos serviços.

Art. 39 - As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias consecutivos, vedada qualquer redução neste limite.

Parágrafo Único - A concessão de férias será participada ao aeronauta, por escrito, com a antecedência

mínima de 30 (trinta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 40 - Ressalvadas as condições mais favoráveis, as empresas calcularão a média do variável para pagamento de férias, multiplicando o valor da hora ou quilômetros voados nos doze meses que procederam a concessão das férias.

Parágrafo único - O pagamento da remuneração das férias será efetuado até 2 (dois) dias antes do seu início.

CAPÍTULO V

Das Disposições Finais

Art. 41 - Resguardado o disposto no Capítulo III do Título IX do Código Brasileiro de Aeronáutica, os infratores das disposições constantes da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 e desta Portaria Interministerial, ficam sujeitos à multa de no mínimo 20 (vinte) e, no máximo, 200 (duzentas) vezes o valor de referência prevista no artigo segundo, parágrafo único da Lei nº. 6.205, de 29 de abril de 1975.

Parágrafo 1º - Em caso de reincidência, embaraço ou resistência à fiscalização, emprego de artifício ou simulação, com objetivo de fraudar a lei, a multa será aplicada em seu valor máximo.

Parágrafo 2º - O processo de multas administrativas será regido pelo disposto do Título VII da Consolidação da Leis do Trabalho.

PORTARIA Nº 3.018 DE 08 DE FEVEREIRO DE 1988

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO, no uso de suas atribuições legais, considerando o parágrafo único do artigo 2º da Lei nº 6.205 de 29 de abril de 1975 combinado com a Lei nº 6.423, de 17 de junho de 1977;

Considerando a Lei 7.047, de 01 de dezembro de 1982, que altera os itens II e III e o parágrafo 3º do artigo 580 da Consolidação das Leis do Trabalho;

Considerando a Portaria nº 46, de 29 de janeiro de 1988, que fixa o coeficiente de atualização monetária aplicável sobre os valores-padrão vigentes em 01 de fevereiro de 1988 e estabelece os novos valores de referência a serem adotados em cada região, resolve:

I - Atualizar na forma dos anexos que acompanham a presente Portaria, os valores das tabelas expedidas pela Portaria Ministerial nº. 3.002, de 07 de janeiro de 1988, para cálculo da contribuição sindical das categorias indicadas.

II - Os efeitos desta Portaria vigoram a partir de 01 de fevereiro de 1988.

ALMIR PAZZIANOTTO PINTO

Produzido pela Assessoria de Imprensa do SNA
Impressão e Fotolito da Gráfica do
Sindicato Nacional dos Aeronautas