

# INTRODUÇÃO

Este material tem por objetivo auxiliar o estudo para a prova de Piloto de Linha Aérea aplicada pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. Trata-se de um resumo da Lei 13.575 de 28 de agosto de 2017. Como piloto, seja profissional ou privado, a segurança deve vir antes de qualquer pensamento ou atitude e deve sempre balizar a operação de uma aeronave. Sempre que houver dúvida com relação a alguma condição que se aplique diretamente ao voo, esta deve ser sanada e, caso ela ainda persista, o piloto não deve prosseguir com a operação, pois existe um ponto de incerteza que eventualmente será crucial para a realização segura da operação.

## Seção 1 – Disposições Preliminares

### DOS TRIPULANTES DE AERONAVES E DA SUA CLASSIFICAÇÃO

A lei regula o exercício das profissões de piloto da aeronave, comissário de voo e mecânico de voo. Estes por sua vez são denominados Aeronautas. Para o desempenho destas funções, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e/ou certificado emitido pela Autoridade Civil Brasileira.

A lei também se aplica aos pilotos de aeronave, comissários de voo e mecânicos de voo brasileiros que exerçam funções a bordo de aeronaves estrangeiras em virtude de contrato de trabalho pela Legislação Brasileira. O piloto de aeronave e o mecânico, são denominados Tripulantes de Voo quando exercendo funções a bordo. Já os comissários, ao exercer função a bordo, são denominados Tripulantes de Cabine.

Quando estes Tripulantes estiverem se deslocando a serviço do empregador, em aeronave própria ou não, são denominados Tripulantes Extra a Serviço, desde que não estejam exercendo função a bordo. Quando o tripulante entrar nessa classificação, para fins de jornada de trabalho, repouso e remuneração serão considerados a Serviço e também a eles será reservado assento na cabine de passageiros, portanto, é de responsabilidade do operador garantir este assento ao tripulante a bordo de aeronave própria ou de outro operador.

As categorias de Serviços Aéreos às quais os tripulantes de Voo e de Cabine são:

- Serviço de transporte aéreo público regular e não regular; exceto táxi aéreo
- Serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo
- Serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo
- Demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986)
- Serviço aéreo privado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave

Existem algumas denominações diferentes das dispostas anteriormente, sendo elas:

- Instrutor de voo - piloto contratado para ministrar treinamento em voo em aeronave empregada em SAE (neste caso aeronave de instrução especificamente)
- Situações definidas em Acordo Coletivo de Trabalho:
  - Os instrutores de voo e pilotos de aeronaves privadas, são caracterizados como as mesmas características de táxi aéreo.
  - Tripulantes empregados no serviço de proteção ou fomento à agricultura possuem um enquadramento específico para a função de piloto agrícola

O exercício de função a bordo é restrito a brasileiros natos ou naturalizados. Contudo, quando as empresas brasileiras estiverem prestando um serviço **Internacional**, poderão utilizar comissários de voo estrangeiros, desde que o número destes não exceda **1/3 dos comissários de voo a bordo** da mesma aeronave. As empresas de transporte público, salvo empresas estrangeiras de táxi aéreo, quando estiverem operando voos domésticos em território brasileiro, terão **obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por BRASILEIROS NATOS OU NATURALIZADOS**, desde que o contrato de trabalho seja

regido pela legislação brasileira. Na falta de tripulantes brasileiros habilitados, instrutores estrangeiros poderão ser admitidos em caráter provisório, desde que seja restrito ao período de instrução.

As funções exercidas a bordo caracterizadas como Tripulantes de Voo são:

- Comandante: piloto responsável pela operação e pela segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação lhe atribui
- Co-piloto: Piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave
- Mecânico de Voo: auxiliar do comandante, encarregado da operação e do controle de sistemas diversos de acordo com os manuais da aeronave.

Desde que não haja prejuízo para as funções, o comandante e o mecânico de voo poderão exercer cumulativamente prerrogativas decorrentes de suas habilitações ou certificados. O comandante sempre será designado pelo operador da aeronave e, portanto, será sempre o preposto durante toda a viagem. O copiloto poderá substituir o comandante caso estejam compondo uma tripulação simples **somente**. Os tripulantes de cabine, na função de comissário de bordo, são auxiliares do comandante encarregados das normas relativas à segurança e ao atendimento dos passageiros a bordo, da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais ou outras tarefas delegadas pelo comandante. No caso da guarda de valores, estes só poderão ser armazenados desde que a aeronave possua local apropriado e seguro. Os comissários só poderão ser responsáveis pela guarda de malotes ou cargas caso não haja local apropriado para isso no aeroporto.

## Seção 2 - Disposições Preliminares

### TRIPULAÇÕES

Tripulação é o conjunto de Tripulantes de Voo e de Cabine que exercem função a bordo da aeronave. Isto posto, devemos atentar para os seguintes pontos:

- O tripulante não poderá exercer mais de uma função simultaneamente a bordo da aeronave, mesmo que não haja prejuízo das atribuições originalmente designadas.
- Os membros da tripulação são subordinados técnica e disciplinarmente ao comandante, durante todo o tempo que transcorrer a viagem
- O comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que, concluída a viagem, entrega a aeronave.
- As tripulações serão classificadas como **mínima, simples, composta ou de revezamento**
- O que irá determinar a composição da tripulação serão os aspectos legais e de segurança considerando a legislação da aviação civil brasileira.

Sabendo desses pontos acima, vamos definir os tipos de tripulação:

- **Tripulação mínima** - é aquela determinada pela certificação da aeronave, ou seja, o mínimo de tripulantes para a aeronave ser operada. Sua utilização só é permitida em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria ou traslado.
- Tripulação Simples - Tripulação mínima acrescida, quando for necessário, dos tripulantes necessários para a realização de um voo fora dos mencionados acima.

- Tripulação Composta - Tripulação simples acrescida de um comandante e um mecânico de voo (se necessário para a aeronave) e de, no mínimo, 25% do número de comissários de voo.
  - O uso da Tripulação Composta, só é autorizado para voos internacionais, ou para voos domésticos quando ocorrerem atrasos devido a condições meteorológicas, serviços de manutenção não programados, quando for definido em Convenção Coletiva de Trabalho ou por atendimento a missão humanitária, transporte de enfermos, órgãos para transplante. Estes desde que atuem como táxi aéreo
- Tripulação de Revezamento -Tripulação simples acrescida de um Comandante, um copiloto, de um mecânico de voo (se necessário para a aeronave) e de 50% do número de comissários de voo
  - O uso da tripulação de revezamento só poderá ser empregado em voos internacionais.

Um tipo de tripulação só poderá ser transformado em outro na origem do voo e até o limite de 3 horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada. Esta contagem se inicia na apresentação da tripulação original ou da tripulação de reforço o que ocorrer primeiro.

## Seção 3 - Disposições Preliminares

### **GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA**

As limitações operacionais previstas na Lei do Aeronauta poderão ser alteradas caso a autoridade de aviação civil brasileira altere por meio de regulação os limites existentes nesta lei. Com relação a isso foi implementado o RBAC 119 que trata do Gerenciamento de Fadiga Humana.

## Seção 1 - Regime de Trabalho

### **CONTRATO DE TRABALHO**

O tripulante só poderá exercer função remunerada a bordo da aeronave somente se possuir contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave. Caso contrário, o tripulante só poderá exercer função remunerada sem contrato por no máximo 30 dias consecutivos contados a partir da data de início da prestação de serviços e esta situação somente poderá ocorrer durante o período de 12 meses. Esta situação, se não for firmado um contrato oficial de trabalho, criará a presunção de vínculo empregatício diretamente com o operador da aeronave.

O operador da aeronave poderá utilizar tripulantes instrutores sem este vínculo caso não existam tripulantes habilitados no equipamento disponíveis no país. Dessa forma, deverá ser firmado um contrato de prestação de serviços e somente durante o período de vigência da autorização da autoridade de aviação civil brasileira. Isto no caso para voos Charters não regulares e voos regulares ambos na categoria PÚBLICOS.

## Seção 2- Regime de Trabalho

### **BASE CONTRATUAL**

Entende-se por BASE CONTRATUAL a matriz ou filial onde o contrato de trabalho estiver registrado. Todas as obrigações e direitos do empregado estarão descritos neste contrato e que poderão ser regulados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os limites e parâmetros previstos na regulamentação da autoridade aeronáutica brasileira.

É obrigação do operador fornecer transporte gratuito aos tripulantes de voo e de cabine sempre que a programação se iniciar ou finalizar a mais de **50 quilômetros de distância** base contratual. O tempo de deslocamento entre o aeroporto base e o aeroporto designado para o voo conta como **jornada de trabalho**, porém **sem remuneração**.

No caso de uma viagem ser finalizada num aeroporto diferente da base contratual e situado a mais de 50km de distância, o repouso mínimo será acrescido de 2 horas e a jornada será encerrada conforme o artigo 35 da Lei do Aeronauta.

## Seção 3 - Regime de Trabalho

### ESCALA DE SERVIÇO

O tripulante de operação pública regular ou não regular (exceto Táxi Aéreo), sempre trabalharão em regime de escala. Esta escala será determinada por:

- Escala no mínimo mensal divulgada com antecedência mínima de 5 dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos
- Escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.
- Em 4 meses do ano, as empresas estão autorizadas, caso julguem necessário, a divulgar escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreavisos e folgas com antecedência mínima de 2 dias, para a primeira semana de cada mês, e de 7 dias, para as semanas subsequentes.
- No caso de voos exclusivamente cargueiros, autoriza-se a divulgação de escala semanal com antecedência mínima de 2 dias, para a primeira semana de cada mês e 7 dias para as semanas subsequentes.

O tripulante em operação de Táxi Aéreo, serviços especializados mencionados na seção 1 e aeronaves privadas deverão possuir escalas no seguinte formato:

- Escala no mínimo semanal divulgada com antecedência mínima de 2 dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada situações de trabalho e horários não definidos.
- Escala ou por convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.
- Na escala de serviço, deverão ser observado regime de rodízio de tripulantes e turnos compatíveis com a saúde, higiene e a segurança do trabalho.

A programação de rodízios e turnos obedecerá ao princípio da equidade na distribuição entre as diversas situações de trabalho para que não haja discriminação entre os tripulantes com qualificações idênticas, salvo em empresas que adotem critérios específicos estabelecidos em acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

## Seção 4 - Regime de Trabalho

### ACOMODAÇÕES PARA DESCANSO A BORDO DE AERONAVE

É obrigatório que o operador forneça acomodações de descanso adequadas a bordo da aeronave quando a tripulação estiver operando em tripulação composta ou de revezamento.

Se os tripulantes estiverem em tripulação composta será assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples. Se os tripulantes estiverem em tripulação de revezamento será assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes.

## Seção 5 - Regime de Trabalho

### LIMITES DE VOOS E POUSOS

Denomina-se hora de voo ou tempo de voo o período compreendido desde o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou desde a partida dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, até o momento em que, respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o corte dos motores, ao término do voo (“calço a calço”).

Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo público regular, serão assegurados os seguintes limites de horas de voo e de poucos em uma mesma jornada de trabalho:

- 8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) poucos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- 11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) poucos, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- 14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) poucos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;
- 7 (sete) horas sem limite de poucos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

O número de poucos na hipótese das 8 horas de voo e 4 poucos, poderá ser aumentado em mais 1, a critério do empregador, acrescendo-se, nesse caso 2 horas ao repouso que precede a jornada. No caso da operação acima, caso ocorra desvio para alternativa o acréscimo será de mais 1 pouso para os casos de 4 e 5 poucos descritos anteriormente. Ainda para a questão das 8 horas e 4 poucos, caso as aeronaves operadas sejam turbo hélice ou convencional, poderão ter seu limite aumentado em 2 poucos.

Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo público não regular (táxi aéreo), SAE e operações de aeronaves privadas, serão assegurados os seguintes limites de horas de voo e de poucos em uma mesma jornada de trabalho:

- 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- 12 (doze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- 16 (dezesseis) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;
- 8 (oito) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

Para essas categorias não serão limitados o número de poucos. Para os pilotos agrícolas fica o estabelecido em sua própria convenção coletiva de trabalho. Quando se tratar de limites mensais, fica assegurado a TODOS os tripulantes:

- 80 (oitenta) horas de voo por mês e 800 (oitocentas) horas por ano, em aviões a jato;
- 85 (oitenta e cinco) horas de voo por mês e 850 (oitocentas e cinquenta) horas por ano, em aviões turbo hélice;
- 100 (cem) horas de voo por mês e 960 (novecentas e sessenta) horas por ano, em aviões convencionais;

- 90 (noventa) horas de voo por mês e 930 (novecentas e trinta) horas por ano, em helicópteros.

Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite empregado deverá ser o inferior e para os pilotos agrícolas, fica o estabelecido em sua própria convenção coletiva de trabalho. O trabalho realizado como tripulante extra a serviço será computado para os limites da jornada de trabalho diária, semanal e mensal, não sendo considerado para o cômputo dos limites de horas de voo diários, mensais e anuais, previstos nos Artigos 31, 32 e 33 da Lei do Aeronauta

## Seção 6 - Regime de Trabalho

### LIMITES DA JORNADA DE TRABALHO

Jornada de trabalho é a duração do trabalho do tripulante de voo ou de cabine, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado. Fora da base contratual, a jornada se iniciará no local estabelecido pelo empregador. A apresentação deverá ocorrer com antecedência **MÍNIMA de 30 minutos da hora prevista para o início do voo.**

A jornada será considerada **ENCERRADA 30 minutos após o corte dos motores**, para voos **domésticos e 45 minutos para voos internacionais**. No caso de atividades em terra, não se aplica a definição de jornada.

**Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo público regular são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:**

- **9 (nove) horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;**
- **12 (doze) horas, se integrantes de uma tripulação composta;**
- **16 (dezesseis) horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.**

**Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos não regulares (táxi aéreo), SAE e agrícola, são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:**

- **11 (onze) horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;**
- **14 (catorze) horas, se integrantes de uma tripulação composta;**
- **18 (dezoito) horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.**

Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine **empregados nos serviços aéreos não regulares (táxi aéreo), SAE e agrícola**, quando compõndo tripulação mínima ou simples, poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:

- Caso a interrupção tenha entre 3 horas a 6 horas consecutivas, deve ser proporcionada pelo empregador local de descanso separado do público e com controle de temperatura e luminosidade.
- Caso a interrupção venha a ter 6 horas a 10 horas consecutivas, devem ser proporcionados pelo empregador quartos individuais com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle de temperatura e luminosidade.

A condição acima descrita, deve estar identificada no diário de bordo da aeronave, com assinatura do comandante. A hora de trabalho noturno, será computada **como 52 minutos e 30 segundos**. É considerado noturno período de voo realizado **entre 18 horas de um dia até às 6 horas do dia seguinte**.

A jornada pode ser estendida em até **60 minutos** a critério do comandante no caso de:

- Inexistência de local apropriado para repouso da tripulação e dos passageiros no local da escala
- Espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por meteorologia ou manutenção não programada
- Imperiosa necessidade causada por catástrofe ou problema de infraestrutura desde que não configure falha ou falta da empresa.

Caso ocorra extensão da jornada, o comandante terá 24 horas para comunicar o empregador e este terá até 15 dias para comunicar a autoridade de aviação civil brasileira. A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:

- Jornada e serviço em terra durante a viagem;
- Reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso;
- Deslocamento como tripulante extra a serviço;
- Adestramento em simulador, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões;
- Realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.

Será observado o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, e o de 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante. Entende-se como madrugada o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 0 (zero) hora e 6 (seis) horas, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

## Seção 7 - Regime de Trabalho

### **SOBREAVISO E RESERVA**

Sobreaviso é o período não inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas em que o tripulante permanece em local de sua escolha à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou em outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa.

As horas de sobreaviso serão pagas à base de 1/3 (um terço) do valor da hora de voo. Caso o tripulante de voo ou de cabine não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de 8 (oito) horas deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa. O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início até o início do deslocamento caso o tripulante seja acionado para nova tarefa, não poderá ser superior a 12 (doze) horas.

O tripulante de voo ou de cabine empregado no serviço aéreo público regular terá a quantidade de sobreavisos limitada a 8 (oito) mensais, podendo ser reduzida ou ampliada por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

**Reserva** é o período em que o tripulante de voo ou de cabine permanece à disposição, por determinação do empregador, no local de trabalho.

A hora de reserva será paga na mesma base da hora de voo. A reserva do tripulante empregado no serviço aéreo público regular terá duração mínima de 3 (três) horas e máxima de 6 (seis) horas. A reserva do tripulante empregado nos serviços aéreos especializados e não regulares (táxi aéreo) terá duração mínima de 3 (três) horas e máxima de 10 (dez) horas.

## Seção 9 - Regime de Trabalho

### PERÍODOS DE REPOUSO

Repouso é o período ininterrupto, após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço. O tempo mínimo de repouso terá duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

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

Quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por cada fuso cruzado.

## Seção 10 - Regime de Trabalho

### FOLGA PERIÓDICA

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

Os períodos de repouso mínimo regulamentar deverão estar contidos nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas. No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto acima poderá ser ampliado em 36 (trinta e seis) horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais 2 (dois) períodos de folga no mesmo mês em que o voo for realizado, além das folgas mínimas

O tripulante empregado no serviço aéreo público regular terá número mensal de folgas não inferior a 10 (dez), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos, devendo a primeira destas ter início até as 12 (doze) horas do sábado, no horário de Brasília. O número mensal de folgas previsto neste artigo poderá ser reduzido até 9 (nove), conforme critérios estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Quando o tripulante concorrer parcialmente à escala de serviço do mês, por motivo de férias ou afastamento, aplicar-se-á a proporcionalidade do número de dias trabalhados ao número de folgas a serem concedidas, com aproximação para o inteiro superior. O tripulante de voo ou de cabine empregado nos serviços aéreos especializados e táxi aéreo, terá número de folgas mensal não inferior a 8 (oito), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos.