

ATUAL DISCIPLINA LEGAL DA PROFISSÃO DE AERONAUTA: inovações decorrentes da Lei 13.475/2017

CURRENT LEGAL DISCIPLINE OF AERONAUT'S PROFESSION: innovations arising from Law 13.475/2017

Gustavo Filipe Barbosa Garcia¹

RESUMO: O presente artigo tem como objetivo o estudo da atual disciplina legal da profissão de tripulante de aeronave, que abrange os tripulantes de voo e os tripulantes de cabine. Nesse sentido, procura-se analisar as principais disposições da Lei 13.475/2017, a qual versa sobre o aeronauta, bem como os seus desdobramentos nas relações sociais e de trabalho na contemporaneidade.

PALAVRAS-CHAVE: Aeronauta; tripulantes de aeronave; tripulantes de voo; tripulantes de cabine; regulamentação profissional.

SUMÁRIO: 1. Introdução. 2. Aeronauta e aeroviário. 3. Tripulantes de aeronaves e tripulação. 4. Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana. 5. Contrato de trabalho e base contratual. 6. Escala de serviço. 7. Acomodação para descanso na aeronave. 8. Limites de voos e de pousos. 9. Jornada de trabalho e sobreaviso. 10. Reserva e viagem. 11. Repouso e folga periódica. 12. Remuneração. 13. Alimentação e assistência médica. 14. Uniforme e equipamentos. 15. Férias. 16. Certificados e habilitações. 17. Transferência. 18. Disposições finais. 19. Conclusão. 20. Referências.

ABSTRACT: This article aims to study the current legal discipline of the profession of aircraft crew, which covers flight crew members and cabin crew. In this sense, it seeks to analyze the main provisions of Law 13.475/2017, which deals with the aeronaut, as well as its developments in social and labor relations in the contemporaneity.

KEYWORDS: Aeronaut; aircraft crew; flight crew; cabin crew; professional regulation.

SUMMARY: 1. Introduction. 2. Aeronaut and Air service employees. 3. Flight crew and cabin crew. 4. Exhaustion Risk Management System. 5. Employment contract and contractual basis. 6. Work schedule. 7. Aircraft's accommodation to rest. 8. Limits of flight and landing. 9. Work journey and lookout work. 10. Time available and travel time. 11. Rest and day off. 12. Payment. 13. Alimentation and medical care. 14. Uniform and equipments. 15. Vacations. 16. Medical and technical certificate. 17. Transference. 18. Final dispositions. 19. Conclusions. 20. References.

1 INTRODUÇÃO

Artigo enviado em 19/09/2019.

Artigo aprovado em 02/10/2019.

¹ Livre-Docente pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. Doutor em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. Especialista em Direito pela Universidade de Sevilla. Pós-Doutorado em Direito pela Universidade de Sevilla. Membro Pesquisador do IBDSCJ. Membro da Academia Brasileira de Direito do Trabalho, Titular da Cadeira 27. Membro do Instituto Brasileiro de Direito Processual. Professor Titular do Centro Universitário do Distrito Federal. Professor da Faculdade de Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Advogado. E-mail: gustavofbg@yahoo.com.br

O aeronauta é exemplo típico de profissão regulamentada², de crescente relevância na sociedade contemporânea, em que a rapidez nos deslocamentos de pessoas e bens é uma exigência cada vez mais acentuada em tempos de globalização econômica e dos mercados em termos mundiais.

Com a constante evolução social, econômica e jurídica, notadamente no âmbito das relações de trabalho, a Lei 7.183/1984 já não se mostrava atualizada para disciplinar o exercício da profissão de aeronauta na atualidade, considerando as suas diversas peculiaridades. Nesse contexto, a Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, passou a dispor sobre o exercício da profissão de *tripulante de aeronave*, que é denominado aeronauta, bem como revogou a Lei 7.183/1984³.

Trata-se, no caso, de lei trabalhista especial, por disciplinar a relação de emprego de determinado tipo de profissional⁴, que exerce atividade com diversas especificidades⁵.

O aeronauta, como empregado, também é segurado obrigatório da Previdência Social (art. 11, inciso I, *a*, da Lei 8.213/1991)⁶. Logo, tem direito aos benefícios e serviços previdenciários, devendo contribuir na forma do art. 20 da Lei 8.212/1991⁷.

A Lei 13.475/2017, assim, regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, os quais são denominados *aeronautas* (art. 1º)⁸.

Para o desempenho das referidas profissões, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela autoridade de aviação civil brasileira.

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) atua como autoridade de aviação civil, tendo sido criada pela Lei 11.182/2005⁹.

² Cf. NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 953-954.

³ Cf. SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS. **Nova Lei do aeronauta**, p. 12: “A regulamentação da profissão dos aeronautas iniciou uma nova era em 2017, com a aprovação e entrada em vigor da Lei 13.475/2017, a Nova Lei do Aeronauta. Esta nova lei, fruto de um esforço de mais de seis anos no Congresso, veio para modernizar as relações de trabalho de pilotos e comissários de voo, cuja regulamentação não mudava havia mais de 30 anos - a lei 7.183, que vigorava até então, era de 1984”. Disponível em: <https://www.aeronautas.org.br/images/nova_lei_do_aeronauta_novidades_1.pdf>. Acesso em: 03 out. 2019.

⁴ Cf. NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 425-426.

⁵ Cf. BEDIN, Bruna Balestieri. **O direito do aeronauta sob o enfoque trabalhista**. Rio de Janeiro: Barra Livros, 2015. 140 p.

⁶ Cf. MARTINS, Sergio Pinto. **Direito da seguridade social**. 35. ed. São Paulo: Atlas, 2015. p. 88-90.

⁷ Cf. IBRAHIM, Fábio Zambitte. **Curso de direito previdenciário**. 21. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2015. p. 223.

⁸ Cf. GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de direito do trabalho**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2019. p. 275.

Frise-se que a Lei 13.475/2017 também se aplica aos pilotos de aeronave, comissários de voo e mecânicos de voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira¹⁰.

2 AERONAUTA E AEROVIÁRIO

Primeiramente, deve-se esclarecer que o aeronauta não se confunde com o aeroviário¹¹.

Efetivamente, conforme o Decreto 1.232, de 22 de junho de 1962, é *aeroviário* o trabalhador que, não sendo aeronauta, exerce função remunerada nos *serviços terrestres* de empresa de transportes aéreos (art. 1º).

Nesse sentido, segundo entendimento firmado pela jurisprudência, com base no Decreto 1.232/1962, “deve ser reconhecido o enquadramento sindical na categoria dos aeroviários do empregado de empresa prestadora de serviços auxiliares de transporte aéreo” (TST, 8ª T., ARR-1017-68.2013.5.09.0122, Rel. Min. Márcio Eurico Vitral Amaro, DEJT 28.06.2019).

São também considerados aeroviários: o titular de licença e respectivo certificado válido de habilitação técnica, para prestação de serviços em terra, que exerça função efetivamente remunerada em aeroclubes, escolas de aviação civil; o titular ou não de licença e certificado que preste serviço de natureza permanente na conservação, manutenção e despacho de aeronaves.

O aeroviário só pode exercer função para a qual se exigir licença e certificado de habilitação técnica quando estiver devidamente habilitado (art. 2º do Decreto 1.232/1962).

A profissão de aeroviário compreende os que trabalham nos serviços: de manutenção; de operações; auxiliares; gerais (art. 3º do Decreto 1.232/1962).

⁹ Cf. SILVA, Odair Vieira da; SANTOS, Rosiane Cristina dos. Histórico dos órgãos de regulamentação da aviação civil brasileira: DAC, ANAC, CONAC E INFRAERO. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, Garça/SP, ano VI, n. 10, jan. 2009. Disponível em: <http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/Gk9riDfrOPgHrxM_2013-5-22-17-28-58.pdf>. Acesso em: 17 set. 2019.

¹⁰ Cf. NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 535: “Aos marítimos e aeronautas de empresas brasileiras, contratados no Brasil, em serviço nas suas embarcações ou aeronaves, para viagens internacionais, é aplicável o direito positivo brasileiro, salvo estipulação mais vantajosa expressa”.

¹¹ Cf. BARROS, Alice Monteiro de. **Contratos e regulamentações especiais de trabalho**. São Paulo: LTr, 2001. p. 49.

3 TRIPULANTES DE AERONAVES E TRIPULAÇÃO

Os tripulantes de aeronaves, denominados aeronautas, na realidade, englobam os tripulantes de voo e os tripulantes de cabine.

O *piloto de aeronave* e o *mecânico de voo*, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que são titulares, têm a designação de *tripulante de voo* (art. 2º da Lei 13.475/2017).

Por sua vez, o *comissário de voo*, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de *tripulante de cabine* (art. 3º).

O tripulante de voo ou de cabine que se deslocar a serviço do empregador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo de aeronave, tem a designação de *tripulante extra a serviço* (art. 4º).

O tripulante extra a serviço deve ser considerado tripulante a serviço no que diz respeito aos limites da jornada de trabalho, ao repouso e à remuneração. Ao tripulante extra a serviço deve ser disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas.

Os *tripulantes de voo e de cabine* exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

- I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo¹²;
- II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;
- III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;
- IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;
- V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave (art. 5º).

É denominado *instructor de voo* o piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronave empregada no serviço aéreo especializado referido no inciso III do art. 5º da Lei 13.475/2017.

¹² Táxi aéreo é conceituado como o “pequeno avião que se pode alugar para percorrer trechos de pouca duração” (HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. p. 2680). No âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil, a Portaria 190 GC-5 define táxi aéreo “como transporte aéreo público não regular, executado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala”. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/empresas/caracteristicas.asp>>. Acesso em: 03 out. 2019.

Para os efeitos do disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho:

- os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos III e V do art. 5º da Lei 13.475/2017 são equiparados aos tripulantes que exercem as suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

- os tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso V do art. 5º da Lei 13.475/2017, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, são equiparados aos tripulantes de voo que operam os serviços aéreos especializados na modalidade de atividade de fomento ou proteção à agricultura.

O exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo, previstas na Lei 13.475/2017, é privativo de brasileiros natos ou naturalizados (art. 6º).

Trata-se de previsão legal específica, sabendo-se que, em princípio, todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à *igualdade*, à segurança e à propriedade (art. 5º da Constituição da República).

O art. 12 da Constituição Federal de 1988 dispõe sobre os brasileiros natos e naturalizados.

Nesse sentido, são brasileiros:

I - *natos*: a) os nascidos na República Federativa do Brasil, ainda que de pais estrangeiros, desde que estes não estejam a serviço de seu país; b) os nascidos no estrangeiro, de pai brasileiro ou mãe brasileira, desde que qualquer deles esteja a serviço da República Federativa do Brasil; c) os nascidos no estrangeiro de pai brasileiro ou de mãe brasileira, desde que sejam registrados em repartição brasileira competente ou venham a residir na República Federativa do Brasil e optem, em qualquer tempo, depois de atingida a maioridade, pela nacionalidade brasileira;

II - *naturalizados*: a) os que, na forma da lei, adquiram a nacionalidade brasileira, exigidas aos originários de países de língua portuguesa apenas residência por um ano ininterrupto e idoneidade moral; b) os estrangeiros de qualquer nacionalidade, residentes na República Federativa do Brasil há mais de 15 anos ininterruptos e sem condenação penal, desde que requeiram a nacionalidade brasileira.

Aos portugueses com residência permanente no País, se houver reciprocidade em favor de brasileiros, devem ser atribuídos os direitos inerentes ao brasileiro, salvo os casos previstos na Constituição Federal de 1988. A lei não pode estabelecer distinção entre brasileiros natos e naturalizados, salvo nos casos previstos na Constituição da República.

As empresas brasileiras, quando estiverem prestando serviço aéreo internacional, podem utilizar comissários de voo estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 dos comissários de voo a bordo da mesma aeronave. Todas as empresas de transporte aéreo

público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, quando estiverem operando voos domésticos em território brasileiro, devem ter obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira. Na falta de tripulantes de voo brasileiros, instrutores estrangeiros podem ser admitidos em caráter provisório, por período restrito ao da instrução, de acordo com regulamento exarado pela autoridade de aviação civil brasileira (art. 6º, §§ 1º a 3º, da Lei 13.475/2017).

Os *tripulantes de voo* exercem as seguintes funções a bordo da aeronave:

I - *comandante*: piloto responsável pela operação e pela segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação lhe atribui;

II - *copiloto*: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave;

III - *mecânico de voo*: auxiliar do comandante, encarregado da operação e do controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave (art. 7º).

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

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

O copiloto é o substituto eventual do comandante nas tripulações simples, não o sendo nos casos de tripulação composta ou de revezamento.

Os *tripulantes de cabine*, na função de *comissários de voo*, 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 (art. 8º).

Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, os comissários de voo podem exercer cumulativamente outras prerrogativas decorrentes de qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela autoridade de aviação civil brasileira.

A guarda de valores é condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local. A guarda de cargas e malas postais em terra somente deve ser confiada aos comissários de voo quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

Considerando os aspectos anteriormente expostos, *tripulação* é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine que exercem função a bordo de aeronave (art. 9º da Lei 13.475/2017).

O tripulante, sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, não pode exercer, simultaneamente, mais de uma função a bordo de aeronave, mesmo que seja titular de licenças correspondentes (art. 10).

Os membros de uma tripulação são *subordinados técnica e disciplinarmente* ao comandante, durante todo o tempo em que transcorrer a viagem (art. 11).

O *comandante* exerce a 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 (art. 12).

Uma tripulação pode ser classificada como mínima, simples, composta ou de revezamento (art. 13).

A autoridade de aviação civil brasileira, considerando o interesse da segurança operacional, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida, pode determinar a composição da tripulação ou as modificações necessárias para a realização do voo.

Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela autoridade de aviação civil brasileira, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado (art. 14).

Tripulação simples é a constituída de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo (art. 15).

Tripulação composta é a constituída de uma tripulação simples acrescida de um comandante, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, 25% do número de comissários de voo (art. 16).

A tripulação composta somente pode ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando pode ser utilizada em voos domésticos: para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados; quando os critérios de utilização dos tripulantes de voo e de cabine empregados no serviço aéreo definido no inciso I do art. 5º da 13.475/2017 estiverem definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho; para atendimento de missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, no caso de tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso II do art. 5º da Lei 13.475/2017.

Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples acrescida de um comandante, de um piloto, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% do número de comissários de voo (art. 17). A tripulação de revezamento só pode ser empregada em voos internacionais.

Um tipo de tripulação só pode ser transformado na origem do voo e até o limite de três horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada (art. 18). A contagem de tempo para limite da jornada deve ser a partir da hora de apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

4 SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA

É relevante salientar que as *limitações operacionais* estabelecidas na Lei 13.475/2017 podem ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana (art. 19).

As referidas limitações operacionais compreendem quaisquer prescrições temporais relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

O Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana deve ser regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil.

A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.

Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana autorizar a superação das 12 horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações devem ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

Trata-se de previsão que se fundamenta no art. 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal de 1988, ao reconhecer os mencionados instrumentos normativos decorrentes da

negociação coletiva de trabalho, considerados fontes do Direito do Trabalho de natureza autônoma¹³.

Cabe à autoridade de aviação civil brasileira expedir as normas necessárias para a implantação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana (art. 78 da Lei 13.475/2017).

5 CONTRATO DE TRABALHO E BASE CONTRATUAL

O contrato de trabalho do aeronauta é considerado especial, tendo em vista a natureza diferenciada da referida profissão¹⁴.

Nesse contexto, a função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deve, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado *diretamente* com o operador da aeronave (art. 20 da Lei 13.475/2017).

Portanto, conforme essa regra especial, não se admite a terceirização pelo operador da aeronave das atividades relativas à mencionada função dos tripulantes a bordo de aeronave. Do mesmo modo, não é permitida a contratação dos referidos empregados pelo operador da aeronave de forma intermediada (por terceiro) ou interposta, como ocorre no trabalho temporário (Lei 6.019/1974)¹⁵.

O *tripulante de voo ou de cabine* só pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de um operador ao qual não esteja diretamente vinculado por contrato de trabalho quando o serviço aéreo não constituir atividade fim, e desde que por prazo não superior a 30 dias consecutivos, contado da data de início da prestação dos serviços. Essa prestação de serviço remunerado não pode ocorrer por mais de uma vez ao ano e deve ser formalizada por contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo empregatício do tripulante diretamente com o operador da aeronave.

Logo, observa-se nítida restrição quanto ao tripulante de voo ou de cabine a respeito do exercício de labor remunerado a bordo de aeronave para outro operador que não seja o empregador, isto é, com quem não seja mantido diretamente o contrato de trabalho.

O operador da aeronave pode utilizar-se de *tripulantes instrutores* que não estejam a ele vinculados por contrato de trabalho quando em seu quadro de tripulantes não existirem

¹³ Cf. SANTOS, Ronaldo Lima dos. **Teoria das normas coletivas**. São Paulo: LTr, 2007. p. 95.

¹⁴ Cf. NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 883.

¹⁵ Cf. GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Terceirização: trabalho temporário, cooperativas de trabalho**. 3. ed. Salvador: Juspodivm, 2017. p. 112-113.

instrutores habilitados no equipamento em que se pretende operar, desde que por período restrito ao da instrução e mediante autorização da autoridade de aviação civil brasileira (art. 21).

O operador de aeronaves pode, por meio de contrato de prestação de serviços, autorizar que seus instrutores ministrem instrução para tripulantes que não estejam a ele vinculados por contrato de trabalho quando os empregadores dos respectivos tripulantes não possuírem equipamento ou instrutores próprios para a específica instrução, desde que por período restrito ao da instrução e mediante autorização da autoridade de aviação civil brasileira (art. 22). Essa previsão só é aplicável aos operadores de aeronaves que realizam os serviços aéreos referidos nos incisos I e II do art. 5º da Lei 13.475/2017.

No caso do aeronauta, entende-se por *base contratual* a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado (art. 23 da Lei 13.475/2017).

Resguardados os direitos e as condições previstos na Lei 13.475/2017, os demais direitos, condições de trabalho e obrigações do empregado devem estar definidos no contrato de trabalho e podem ser devidamente regulados em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira (art. 24).

Deve ser fornecido pelo empregador *transporte gratuito* aos tripulantes de voo e de cabine sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto situado a mais de 50 quilômetros de distância do aeroporto definido como base contratual (art. 25).

O *tempo de deslocamento* entre o aeroporto definido como base contratual e o aeroporto designado para o início do voo deve ser computado na jornada de trabalho e não será remunerado.

Essa regra específica, ao mesmo tempo em que prevê a integração do referido tempo de deslocamento entre aeroportos na jornada de trabalho, de modo atípico, exclui o direito à correspondente remuneração (não gerando, assim, direito ao recebimento de horas extras).

No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e situado a mais de 50 quilômetros de distância, a jornada de trabalho deve ser encerrada conforme o disposto no art. 35 da Lei 13.475/2017, e o repouso mínimo regulamentar deve ser acrescido de, no mínimo, duas horas.

6 ESCALA DE SERVIÇO

A prestação de serviço do tripulante empregado no serviço aéreo definido no inciso I do art. 5º da Lei 13.475/2017 (serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo), devendo ser respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, deve ser determinada por meio de:

- *escala*, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de cinco 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 (art. 26 da Lei 13.475/2017).

Em quatro 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 dois dias, para a primeira semana de cada mês, e de sete dias, para as semanas subsequentes.

Para voos exclusivamente cargueiros, é autorizada a divulgação de escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreavisos e folgas com antecedência mínima de dois dias, para a primeira semana de cada mês, e sete dias, para as semanas subsequentes.

Os limites previstos no inciso I do art. 26 da Lei 13.475/2017 podem ser alterados mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do art. 5º da Lei 13.475/2017, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, deve ser feita por meio de:

- *escala*, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de dois 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 (art. 27).

Outros critérios para a determinação da prestação de serviço dos tripulantes podem ser estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Na *escala de serviço*, devem ser observados regime de rodízio de tripulantes e turnos compatíveis com a saúde, a higiene e a segurança do trabalho (art. 28).

A programação de rodízios e turnos deve obedecer 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.

A previsão tem como fundamento os princípios da igualdade (art. 5º, *caput*, da Constituição da República) e da proibição de discriminação (art. 3º, inciso IV, da Constituição Federal de 1988), aplicáveis ao Direito do Trabalho¹⁶, não sendo admitido o tratamento desigual sem fundamento nem justificativa lógica¹⁷.

7 ACOMODAÇÃO PARA DESCANSO NA AERONAVE

Ainda quanto aos aeronautas, deve ser assegurado aos tripulantes de voo e de cabine, quando estiverem em voo com tripulação composta ou de revezamento, *descanso a bordo da aeronave*, em acomodação adequada, de acordo com as especificações definidas em norma estabelecida pela autoridade de aviação civil brasileira (art. 29 da Lei 13.475/2017).

Aos tripulantes de voo e de cabine realizando voos em tripulação composta deve ser assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples.

Aos tripulantes de voo e de cabine realizando voos em tripulação de revezamento deve ser assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes.

8 LIMITES DE VOOS E DE POUSOS

Em se tratando de aeronauta, denomina-se *hora de voo* ou *tempo de voo* o período compreendido desde o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa¹⁸, ou

¹⁶ Cf. PLÁ RODRIGUEZ, Américo. **Princípios de direito do trabalho**. 3. ed. Tradução e revisão técnica de Wagner D. Giglio. Tradução das atualizações de Edilson Alkmim Cunha. São Paulo: LTr, 2004. p. 61 e 445.

¹⁷ Cf. CARLOS, Vera Lúcia. **Discriminação nas relações de trabalho**. São Paulo: Método, 2004. p. 27-30.

¹⁸ Aeronave de asa fixa (ou avião) é uma aeronave “mais pesada que o ar, propelida a motor e que é sustentada no ar pela reação dinâmica do ar contra suas superfícies de sustentação que permanecem fixas sob determinadas condições de voo”.

Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_por/tr89.htm>. Acesso em: 03 out. 2019.

desde a partida dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa¹⁹, até o momento em que, respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o corte dos motores, ao término do voo (“calço a calço”), conforme o art. 30 da Lei 13.475/2017.

Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo definido no inciso I do art. 5º da Lei 13.475/2017 (serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo) devem ser assegurados os seguintes *limites de horas de voo e de pousos em uma mesma jornada de trabalho*:

- I - oito horas de voo e quatro pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- II - 11 horas de voo e cinco pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- III - 14 horas de voo e quatro pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;
- IV - sete horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros (art. 31).

O número de pousos na hipótese do inciso I do art. 31 da Lei 13.475/2017 pode ser aumentado em mais um, a critério do empregador, acrescentando-se, nesse caso, duas horas ao repouso que precede a jornada. Não obstante essa previsão, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais um pouso aos limites estabelecidos nos incisos I, II e III do art. 31 da Lei 13.475/2017.

Os tripulantes que operam aeronaves convencionais e “turbo-hélice” podem ter o limite de pousos estabelecido no inciso I do art. 31 da Lei 13.475/2017 aumentado em mais dois pousos.

Aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do art. 5º da Lei 13.475/2017 são assegurados os seguintes *limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho*:

- I - nove horas e 30 minutos de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;
- II - 12 horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação composta;
- III - 16 horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;
- IV - oito horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros (art. 32).

Aos tripulantes referidos no art. 32 da Lei 13.475/2017 não são assegurados limites de pousos em uma mesma jornada de trabalho.

¹⁹ Aeronave de asa rotativa (ou helicóptero) é “uma aeronave mais pesada que o ar que depende principalmente da sustentação gerada por um ou mais rotores para manter-se no ar”. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr1042.htm>. Acesso em: 03 out. 2019.

Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso IV do art. 5º da Lei 13.475/2017, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, podem ter os limites previstos no art. 32 estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Aos tripulantes são assegurados os seguintes *limites mensais e anuais de horas de voo*:

- I - 80 horas de voo por mês e 800 horas por ano, em aviões a jato;
- II - 85 horas de voo por mês e 850 horas por ano, em aviões “turbo-hélice”;
- III - 100 horas de voo por mês e 960 horas por ano, em aviões convencionais;
- IV - 90 horas de voo por mês e 930 horas por ano, em helicópteros (art. 33).

Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.

Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do art. 5º da Lei 13.475/2017, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, podem ter os limites previstos no art. 33 estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

O trabalho realizado como *tripulante extra a serviço* (art. 4º da Lei 13.475/2017) deve ser 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 arts. 31, 32 e 33 da Lei 13.475/2017 (art. 34).

9 JORNADA DE TRABALHO E SOBREAviso

A jornada de trabalho do aeronauta é especial, por levar em consideração as atividades e condições específicas dessa profissão²⁰.

Nesse contexto, *jornada* 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 (art. 35 da Lei 13.475/2017).

A jornada na base contratual deve ser contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho. Fora da base contratual, a jornada deve ser contada a partir da

²⁰ Cf. NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 773.

hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador. Nessas duas hipóteses, a apresentação no aeroporto ou em outro local estabelecido pelo empregador deve ocorrer com antecedência mínima de 30 minutos da hora prevista para o início do voo (art. 35, § 3º).

A jornada deve ser considerada encerrada 30 minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais (art. 35, § 4º).

Para atividades em terra, não se aplicam as disposições dos §§ 3º e 4º do art. 35 da Lei 13.475/2017.

Os limites previstos no § 4º do art. 35 da Lei 13.475/2017 podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuem Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana no planejamento e na execução das escalas de serviço de seus tripulantes, sendo o limite mínimo de 30 minutos.

Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo definido no inciso I do art. 5º da Lei 13.475/2017 (serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo) são assegurados os seguintes *limites de jornada de trabalho*:

- I - nove horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;
- II - 12 horas, se integrantes de uma tripulação composta;
- III - 16 horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento (art. 36).

Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do art. 5º da Lei 13.475/2017 são assegurados os seguintes *limites de jornada de trabalho*:

- I - 11 horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;
- II - 14 horas, se integrantes de uma tripulação composta;
- III - 18 horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento (art. 37).

Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do art. 5º da Lei 13.475/2017, quando em atividade de fomento à agricultura, podem ter os limites previstos no art. 37 estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, IV e V do art. 5º da Lei 13.475/2017, quando

compondo tripulação mínima ou simples, podem ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:

- quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a três horas e inferior a seis horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador local para descanso separado do público e com controle de temperatura e luminosidade;

- quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a seis horas e inferior a 10 horas consecutivas, e forem proporcionados pelo empregador quartos individuais com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle de temperatura e luminosidade (art. 38).

A condição prevista no art. 38 da Lei 13.475/2017 deve ser consignada no diário de bordo da aeronave, com assinatura do comandante.

A *hora de trabalho noturno*, para efeito de jornada, deve ser computada como de 52 minutos e 30 segundos (art. 39).

Para efeitos da Lei 13.475/2017, considera-se *noturno*:

- o trabalho executado em terra entre as 22 horas de um dia e as cinco horas do dia seguinte, considerado o horário local;

- o período de tempo de voo realizado entre as 18 horas de um dia e as seis horas do dia seguinte, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

Os limites da jornada de trabalho podem ser *ampliados* em 60 minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, nos seguintes casos:

- inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

- espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada;

- por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa (art. 40).

Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deve ser comunicada, em no máximo 24 horas após a viagem, pelo comandante ao empregador, que, no prazo de 15 dias, comunicará a autoridade de aviação civil brasileira.

A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não deve exceder a 44 horas semanais e 176 horas mensais, computados os tempos de:

- jornada e serviço em terra durante a viagem;

- reserva e 1/3 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 (art. 41).

O limite semanal de trabalho previsto no art. 41 da Lei 13.475/2017 pode ser alterado mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapasse os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a extrapolação do limite mensal de 176 horas.

Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do art. 5º da Lei 13.475/2017 devem ter como período máximo de trabalho consecutivo 21 dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela (art. 41, § 2º).

Para os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do art. 5º da Lei 13.475/2017, o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não pode exceder a 17 dias (art. 41, § 3º). Quando prestarem serviço fora da base contratual por período superior a seis dias, os referidos tripulantes terão, no retorno, folgas correspondentes a, no mínimo, o número de dias fora da base contratual menos dois dias.

Os tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso I do art. 5º da Lei 13.475/2017 (serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo) que também exerçam atividades administrativas devem ter os limites de sua jornada de trabalho definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

As disposições do art. 41 da Lei 13.475/2017 não se aplicam aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso IV do art. 5º da Lei 13.475/2017 em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter os referidos limites reduzidos ou ampliados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Deve ser observado o limite máximo de duas madrugadas consecutivas de trabalho, e o de quatro madrugadas totais no período de 168 horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante (art. 42).

O tripulante de voo ou de cabine pode ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual e encerrando sua jornada de trabalho, vedada, nessa hipótese, a escalção do tripulante para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.

Sempre que for disponibilizado ao tripulante período mínimo de 48 horas livre de qualquer atividade, poderá ser iniciada a contagem de novo período de 168 horas consecutivas, referido no art. 42 da Lei 13.475/2017.

Os limites previstos no art. 42 da Lei 13.475/2017 podem ser reduzidos ou ampliados mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Entende-se como *madrugada* o período transcorrido, total ou parcialmente, entre zero hora e seis horas, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

De acordo com a previsão original da Consolidação das Leis do Trabalho, voltada ao serviço ferroviário, considera-se de *sobreaviso* o empregado efetivo que permanecer em sua própria casa, aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço (art. 244, § 2º, da CLT)²¹.

No caso do aeronauta, *sobreaviso* é o período não inferior a três horas e não excedente a 12 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 minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa (art. 43 da Lei 13.475/2017)²².

²¹ Cf. DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 17. ed. São Paulo: LTr, 2018. p. 1033.

²² Na jurisprudência, cf.: “Para o aeronauta, 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 (art. 43 da Lei nº 13.475/2017. No caso dos autos ficou demonstrado que a reclamante estava obrigada a se apresentar em até noventa minutos, caso fosse comunicada da necessidade. Dessa forma a decisão do Tribunal Regional violou a legislação aplicável ao caso. Recurso de revista conhecido e provido” (TST, 6ª T., ARR-824-40.2014.5.02.0081, Rel. Min. Augusto César Leite de Carvalho, DEJT 31.05.2019).

Em Município ou conurbação com dois ou mais aeroportos, o tripulante designado para aeroporto diferente da base contratual tem prazo de 150 minutos para a apresentação, após receber comunicação para o início de nova tarefa (art. 43, § 1º, da Lei 13.475/2017).

As horas de sobreaviso devem ser pagas à base de *1/3 do valor da hora de voo*²³.

Caso o tripulante seja convocado para uma nova tarefa, o tempo remunerado deve ser contabilizado entre o início do sobreaviso e o início do deslocamento.

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 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 pode ser superior a 12 horas. Nesse período de 12 horas não devem ser computados os períodos de deslocamento de 90 e 150 minutos previstos no *caput* e no § 1º do art. 43 da Lei 13.475/2017.

O tripulante de voo ou de cabine empregado no serviço aéreo previsto no inciso I do art. 5º da Lei 13.475/2017 (serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo) deve ter a quantidade de sobreavisos limitada a oito mensais, podendo ser reduzida ou ampliada por convenção ou acordo coletivo de trabalho, devendo ser observados os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

10 RESERVA E VIAGEM

Ainda no que se refere ao aeronauta, *reserva* é o período em que o tripulante de voo ou de cabine permanece à disposição, por determinação do empregador, no local de trabalho (art. 44 da Lei 13.475/2017).

A hora de reserva deve ser paga na *mesma base da hora de voo*.

A reserva do tripulante empregado no serviço aéreo previsto no inciso I do art. 5º da Lei 13.475/2017 (serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo) deve ter duração mínima de três horas e máxima de seis horas.

A reserva do tripulante empregado nos serviços aéreos previstos nos incisos II, III, IV e V do art. 5º da Lei 13.475/2017 deve ter duração mínima de três horas e máxima de 10 horas.

²³ Cf. MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. 28. ed. São Paulo: Atlas, 2012. p. 557.

Prevista a reserva por prazo superior a três horas, o empregador deve assegurar ao tripulante acomodação adequada para descanso.

Entende-se por *acomodação adequada* para fins do art. 44 da Lei 13.475/2017 poltronas em sala específica com controle de temperatura, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações.

Para efeito de remuneração, caso o tripulante seja acionado em reserva para assumir programação de voo, deve ser considerado tempo de reserva o período compreendido entre o início da reserva e o início do voo.

Os limites previstos no art. 44 da Lei 13.475/2017 podem ser reduzidos ou ampliados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Na disciplina legal da profissão de aeronauta, *viagem* é o trabalho realizado pelo tripulante de voo ou de cabine, contado desde a saída de sua base até o seu regresso (art. 45 da Lei 13.475/2017). Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.

O tripulante de voo ou de cabine pode cumprir uma combinação de voos, passando por sua base contratual sem ser dispensado do serviço, desde que a programação obedeça à escala previamente publicada.

O empregador pode exigir do tripulante de voo ou de cabine complementação de voo, quando fora da base contratual, para atender à realização de serviços inadiáveis.

O empregador não pode exigir do tripulante de voo ou de cabine complementação de voo ou qualquer outra atividade ao final da viagem, por ocasião do retorno à base contratual, sendo facultada ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade em caso de recusa.

11 REPOUSO E FOLGA PERIÓDICA

Prosseguindo na análise da regulamentação legal voltada ao aeronauta, *repouso* é o período ininterrupto, após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço (art. 46 da Lei 13.475/2017).

É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso e transporte entre o aeroporto e o local de repouso, e vice-versa (art. 47).

O previsto no art. 47 da Lei 13.475/2017 não deve ser aplicado ao tripulante empregado nos serviços aéreos previstos nos incisos II, III, IV e V do art. 5º da Lei

13.475/2017 quando o custeio do transporte e da hospedagem for ressarcido pelo empregador. O mencionado ressarcimento deve ocorrer no máximo até 30 dias após o pagamento.

Entende-se por *acomodação adequada* para repouso do tripulante quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade.

Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso deve ser computado a partir da colocação de transporte à disposição da tripulação.

O tempo mínimo de repouso deve ter duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

I - 12 horas de repouso, após jornada de até 12 horas;

II - 16 horas de repouso, após jornada de mais de 12 horas e até 15 horas;

III - 24 horas de repouso, após jornada de mais de 15 horas (art. 48).

Os limites previstos no art. 48 da Lei 13.475/2017 podem ser alterados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros de segurança de voo estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante deve ter, na base contratual, o repouso acrescido de duas horas por cada fuso cruzado (art. 49).

Em termos gerais, a Constituição Federal de 1988 garante o direito dos trabalhadores ao repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos (art. 7º, inciso XV)²⁴.

Especificamente quanto ao aeronauta, *folga* é o período não inferior a 24 horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração²⁵, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho (art. 50 da Lei 13.475/2017).

Salvo o previsto nos §§ 2º e 3º do art. 41 da Lei 13.475/2017, a folga deve ter início, no máximo, após o sexto período consecutivo de até 24 horas, contada a partir da apresentação do tripulante, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso (art. 50, § 1º).

Os períodos de repouso mínimo regulamentar devem estar contidos nos seis períodos consecutivos de até 24 horas previstos no § 1º do art. 50 (art. 50, § 2º).

²⁴ Cf. JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Manual de direito do trabalho**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2017. p. 303.

²⁵ Frise-se que, de acordo com a jurisprudência: “as ‘horas variáveis’ (voadas) não se confundem com aquelas extraordinárias, o que não impede, no entanto, o reflexo nos repousos semanais remunerados dos aeronautas” (TST, 7ª T., Ag-AIRR-985-54.2014.5.02.0015, Rel. Min. Cláudio Mascarenhas Brandão, DEJT 21.06.2019).

No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto no § 1º do art. 50 da Lei 13.475/2017 pode ser ampliado em 36 horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais dois períodos de folga no mesmo mês em que o voo for realizado, além das folgas previstas nos arts. 50 e 51 da Lei 13.475/2017.

Os limites previstos nos §§ 1º e 2º do art. 50 da Lei 13.475/2017 podem ser alterados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

O tripulante empregado no serviço aéreo previsto no inciso I do art. 5º da Lei 13.475/2017 (serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo) deve ter *número mensal de folgas* não inferior a 10, das quais pelo menos duas devem compreender um sábado e um domingo consecutivos, devendo a primeira destas ter início até as 12 horas do sábado, no horário de Brasília (art. 51).

O número mensal de folgas previsto no art. 51 da Lei 13.475/2017 pode ser reduzido até 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, deve-se aplicar 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 previstos nos incisos II, III, IV e V do art. 5º da Lei 13.475/2017 deve ter *número de folgas mensal* não inferior a oito, das quais pelo menos duas devem compreender um sábado e um domingo consecutivos (art. 52).

O tripulante empregado nos serviços aéreos previstos no inciso IV do art. 5º da Lei 13.475/2017, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, pode ter os limites previstos neste artigo modificados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

A folga só deve ter início após a conclusão do repouso da jornada, e seus horários de início e término devem ser definidos em escala previamente publicada (art. 53).

Quando o tripulante for designado para curso fora da base contratual, sua folga pode ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma *licença remunerada* de um dia para cada 15 dias fora da base contratual (art. 54). A licença remunerada não deve coincidir com sábado, domingo ou feriado se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 dias.

12 REMUNERAÇÃO

Por ser o contrato de trabalho bilateral e oneroso, o empregado tem o direito de receber do empregador a remuneração devida ou pactuada²⁶.

Nessa linha, em se tratando do aeronauta, sem prejuízo da liberdade contratual, a remuneração do tripulante deve corresponder à soma das quantias por ele percebidas da empresa (art. 55 da Lei 13.475/2017).

Não integram a remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajuda de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte.

A remuneração dos tripulantes pode ser fixa ou ser constituída por parcela fixa e parcela variável (art. 56).

A *parcela variável da remuneração* deve ser obrigatoriamente calculada com base nas horas de voo, salvo nos casos:

- do tripulante empregado no serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, previsto no inciso II do art. 5º da Lei 13.475/2017, que pode ter a parcela variável de seu salário calculada com base na quilometragem entre a origem e o destino do voo, desde que estabelecido em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

- do tripulante empregado nos serviços aéreos previstos no inciso IV do art. 5º da Lei 13.475/2017 em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que pode ter a parcela variável de seu salário calculada com base na área produzida ou aplicada ou conforme outros critérios estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Em conformidade com a jurisprudência, ao se reconhecer o “risco inerente à atividade do empregado aeronauta”, entende-se que a incidência do adicional de periculosidade que for devido deve ocorrer “tanto sobre a parte fixa, como sobre a parte variável de seu salário” (TST, 5ª T., Ag-AIRR-833-21.2013.5.02.0086, Rel. Min. Douglas Alencar Rodrigues, DEJT 20.09.2019).

Entretanto, ainda segundo a jurisprudência, ao analisar o art. 193 da CLT e o Anexo 2, item 1, c, da NR 16, os “tripulantes e demais empregados em serviços auxiliares de transporte aéreo que, no momento do abastecimento da aeronave, permanecem a bordo não têm direito ao adicional de periculosidade” (Súmula 447 do TST).

²⁶ Cf. DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 17. ed. São Paulo: LTr, 2018. p. 345-347.

O período de tempo em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada deve ser remunerado (art. 57). Os valores e critérios para remuneração desse período devem ser estabelecidos no contrato de trabalho e em convenção ou acordo coletivo de trabalho²⁷.

A empresa deve pagar a remuneração do trabalho não realizado por motivo alheio à vontade do tripulante, se outra atividade equivalente não lhe for atribuída (art. 58).

A remuneração da hora de voo noturno e das horas de voo como tripulante extra deve ser calculada na forma da legislação em vigor, observadas as condições estabelecidas no contrato de trabalho e em convenção ou acordo coletivo de trabalho (art. 59).

Considera-se *voo noturno*, para efeitos do art. 59 da Lei 13.475/2017, o voo executado entre as 21 horas, Tempo Universal Coordenado, de um dia e as nove horas, Tempo Universal Coordenado, do dia seguinte.

A *hora de voo noturno*, para efeito de remuneração, é contada à razão de 52 minutos e 30 segundos.

As frações de hora devem ser computadas para efeito de remuneração (art. 60).

13 ALIMENTAÇÃO E ASSISTÊNCIA MÉDICA

Durante a viagem, o tripulante tem direito a *alimentação*, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho (atualmente Ministério da Economia) e das autoridades competentes (art. 61 da Lei 13.475/2017).

O tripulante extra a serviço tem direito à alimentação.

Quando *em terra*, o intervalo para a alimentação do tripulante deve ter duração mínima de 45 minutos e máxima de 60 minutos.

Quando *em voo*, a alimentação deve ser servida em intervalos máximos de quatro horas.

Para tripulante de helicópteros, a alimentação deve ser servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60 minutos, período este que não é computado na jornada de trabalho (art. 62).

²⁷ A respeito do tema, cabe fazer referência ao seguinte julgado: “A jurisprudência do TST se orienta no sentido de que as horas em solo do aeronauta já se encontram remuneradas pelo salário fixo, nos termos da lei. Não há falar, portanto, em salário complessivo. Recurso de revista conhecido e parcialmente provido” (TST, 2ª T., RR-799-64.2010.5.02.0017, Rel. Min. Delaíde Miranda Arantes, DEJT 09.08.2019).

Nos voos realizados no período entre as 22 horas de um dia e as seis horas do dia seguinte, deve ser servida uma refeição se a duração do voo for igual ou superior a três horas (art. 63).

É assegurada alimentação ao tripulante que esteja em situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre as 12 e as 14 horas e entre as 19 e as 21 horas, em intervalo com duração de 60 minutos (art. 64).

O intervalo para alimentação de que trata o art. 64 da Lei 13.475/2017: não é computado na duração da jornada de trabalho; não deve ser observado na hipótese de programação de treinamento em simulador.

Ao tripulante em serviço fora da base contratual o empregador deve assegurar e custear, em casos de urgência, *assistência médica* e remoção, por via aérea, para retorno à base ou ao local de tratamento (art. 65 da Lei 13.475/2017).

14 UNIFORME E EQUIPAMENTOS

O tripulante deve receber gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as *peças de uniforme* e os *equipamentos* exigidos, por ato da autoridade competente, para o exercício de sua atividade profissional (art. 66 da Lei 13.475/2017).

Não devem ser considerados como salário os vestuários, equipamentos e outros acessórios fornecidos ao tripulante para a realização dos respectivos serviços. A previsão segue a mesma lógica do estabelecido no art. 458, § 2º, inciso I, da CLT, quanto a utilidades recebidas pelo empregado sem natureza salarial²⁸.

15 FÉRIAS

A Constituição da República, no art. 7º, inciso XVII, assegura aos trabalhadores o direito de gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal²⁹.

Sendo assim, quanto ao tema em estudo, as *férias anuais* do tripulante são de 30 dias consecutivos (art. 67 da Lei 13.475/2017).

Mediante *acordo coletivo*, as férias podem ser fracionadas.

²⁸ Cf. SÜSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do trabalho**. 18. ed. v. 1. São Paulo: LTr, 1999, p. 368.

²⁹ Cf. JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Manual de direito do trabalho**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2017. p. 313.

A concessão de férias deve ser comunicada ao tripulante, por escrito, com antecedência mínima de 30 dias.

A empresa deve manter quadro atualizado de concessão de férias, devendo existir rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro (art. 68).

Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não devem ser convertidas em abono pecuniário (art. 69).

Ressalvadas condições mais favoráveis, a remuneração das férias e o décimo terceiro salário do aeronauta devem ser calculados pela média das parcelas fixas e variáveis da remuneração no período aquisitivo (art. 70).

O pagamento da remuneração das férias deve ser realizado até dois dias antes de seu início (art. 71).

16 CERTIFICADOS E HABILITAÇÕES

No âmbito da relação de trabalho do aeronauta, é de responsabilidade do empregador o *custeio do certificado médico e de habilitação técnica* de seus tripulantes, sendo responsabilidade do tripulante manter em dia seu certificado médico, como estabelecido na legislação em vigor (art. 72 da Lei 13.475/2017).

Cabe ao empregador o controle de validade do certificado médico e da habilitação técnica para que sejam programadas, na escala de serviço do tripulante, as datas e, quando necessárias, as dispensas para realização dos exames necessários para a revalidação.

É dever do empregador o pagamento ou o reembolso dos valores pagos pelo tripulante para a revalidação do certificado médico e de habilitação técnica, tendo como limite os valores definidos pelos órgãos públicos, bem como dos valores referentes a exames de proficiência linguística e a eventuais taxas relativas a documentos necessários ao exercício de suas funções contratuais.

No caso dos tripulantes empregados nos serviços aéreos previstos no inciso IV do art. 5º da Lei 13.475/2017 em atividade de fomento ou proteção à agricultura, o pagamento e o reembolso previstos no art. 72 podem observar valores e critérios estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

17 TRANSFERÊNCIA

O aeronauta é indicado como hipótese de empregado que normalmente tem cláusula implícita de transferência no contrato de trabalho³⁰.

Sendo assim, para efeito de *transferência*, provisória ou permanente³¹, considera-se base do tripulante a localidade onde ele está obrigado a prestar serviço (art. 73 da Lei 13.475/2017).

Entende-se como *transferência provisória*: o deslocamento do tripulante de sua base, por período mínimo de 30 dias e não superior a 120 dias, para prestação de serviços temporários, sem mudança de domicílio, seguido de retorno à base tão logo cesse a incumbência que lhe foi atribuída.

Entende-se como *transferência permanente*: o deslocamento do tripulante de sua base, por período superior a 120 dias, com mudança de domicílio.

Após cada transferência provisória, o tripulante deve permanecer na sua base por, pelo menos, 180 dias.

O interstício entre transferências permanentes deve ser de dois anos.

Na *transferência provisória*, devem ser assegurados aos tripulantes acomodação, alimentação, transporte a serviço, transporte aéreo de ida e volta e, no regresso, licença remunerada de, considerada a duração da transferência, dois dias para o primeiro mês mais um dia para cada mês ou fração subsequente, sendo que, no mínimo, dois dias não devem coincidir com sábado, domingo ou feriado.

Na *transferência permanente*, são assegurados ao tripulante pelo empregador:

- 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 nos últimos 12 meses;

- transporte aéreo para si e seus dependentes;

- translação da respectiva bagagem;

- dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de oito dias, a ser fixado por sua opção, com aviso prévio de oito dias ao empregador, dentro dos 60 dias seguintes à sua chegada à nova base.

A transferência provisória pode ser transformada em transferência permanente.

³⁰ Cf. MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. 28. ed. São Paulo: Atlas, 2012. p. 342.

³¹ Cf. MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. 28. ed. São Paulo: Atlas, 2012. p. 344.

O tripulante deve ser notificado pelo empregador com antecedência mínima de 60 dias na transferência permanente e de 15 dias na provisória (art. 74).

18 DISPOSIÇÕES FINAIS

Aos tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos definidos no inciso IV do art. 5º da Lei 13.475/2017, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, não se aplicam as seguintes disposições da Lei 13.475/2017: a Seção II do Capítulo II (arts. 23 a 25, sobre base contratual); os arts. 27, 28, 43, 44 e 45; o Capítulo IV (arts. 73 e 74, sobre transferências); o regime de transição estabelecido no art. 80 da Lei 13.475/2017 (art. 75).

Além dos casos previstos na Lei 13.475/2017, as responsabilidades dos tripulantes são definidas na Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), nas leis e nos regulamentos em vigor e, no que decorrer do contrato de trabalho, em convenções e acordos coletivos (art. 76).

Sem prejuízo do disposto no Capítulo III do Título IX da Lei 7.565/1986 (arts. 299 a 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica), os infratores das disposições constantes na Lei 13.475/2017 ficam sujeitos às penalidades previstas no art. 351 da CLT (art. 77), que dispõe sobre multa administrativa, a qual deve ser aplicada em dobro no caso de reincidência, oposição à fiscalização ou desacato à autoridade.

O processo de multas administrativas é regido pelo disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho (arts. 626 a 642).

A Lei 13.475/2017 teve início de vigência depois de 90 dias de sua publicação oficial (ocorrida no *DOU* de 29.08.2017), exceto os arts. 31, 32, 33, 35, 36 e 37, que entraram em vigor depois de 30 meses da publicação oficial (art. 82).

19 CONCLUSÃO

A evolução social, as modificações econômicas e as constantes alterações nas relações de trabalho tornaram a Lei 7.183/1984, que regulava o exercício da profissão de aeronauta, inadequada para disciplinar a atual dinâmica do trabalho exercido pelo mencionado profissional, que apresenta diversas especificidades.

Desse modo, o aeronauta, como profissão regulamentada de acentuada relevância na sociedade contemporânea, passou a ser regido pela Lei 13.475/2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave.

Diversas são as questões disciplinadas pelo mencionado diploma legal, que revogou a anterior Lei 7.183/1984, podendo-se destacar as seguintes matérias: tripulantes de aeronaves; tripulação; Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana; contrato de trabalho; base contratual; escala de serviço; acomodação para descanso na aeronave; limites de voos e de pousos; jornada de trabalho; sobreaviso; reserva; viagem; repouso; folga periódica; remuneração; alimentação; assistência médica; uniforme e equipamentos; férias; certificados e habilitações; transferência.

Em verdade, a atual norma legal que passou a regular o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo tramitou durante vários anos no Congresso Nacional, tendo sido objeto de debates e aperfeiçoamentos ao longo do processo legislativo.

Trata-se de diploma legal que, embora reconheça e incentive os instrumentos normativos decorrentes da negociação coletiva, não deixa de estabelecer a necessária proteção aos direitos dos trabalhadores envolvidos.

Nesse enfoque, a Lei 13.475/2017 dispõe que a implantação e a atualização do mencionado Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.

Por fim, cabe reiterar que a função dos tripulantes a bordo de aeronave deve ser obrigatoriamente formalizada por meio de contrato de trabalho firmado *diretamente* com o operador da aeronave. Não se admite, assim, a terceirização das atividades exercidas pelos tripulantes a bordo de aeronave.

20 REFERÊNCIAS

BARROS, Alice Monteiro de. **Contratos e regulamentações especiais de trabalho**. São Paulo: LTr, 2001.

BEDIN, Bruna Balestieri. **O direito do aeronauta sob o enfoque trabalhista**. Rio de Janeiro: Barra Livros, 2015.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 5 de outubro de 1988.

- CARLOS, Vera Lúcia. **Discriminação nas relações de trabalho**. São Paulo: Método, 2004.
- DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 17. ed. São Paulo: LTr, 2018.
- GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de direito do trabalho**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2019.
- _____. **Terceirização: trabalho temporário, cooperativas de trabalho**. 3. ed. Salvador: Juspodivm, 2017.
- HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.
- IBRAHIM, Fábio Zambitte. **Curso de direito previdenciário**. 21. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2015.
- JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Manual de direito do trabalho**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2017.
- MARTINS, Sergio Pinto. **Direito da seguridade social**. 35. ed. São Paulo: Atlas, 2015.
- _____. **Direito do trabalho**. 28. ed. São Paulo: Atlas, 2012.
- NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.
- PLÁ RODRIGUEZ, Américo. **Princípios de direito do trabalho**. 3. ed. Tradução e revisão técnica de Wagner D. Giglio. Tradução das atualizações de Edilson Alkmim Cunha. São Paulo: LTr, 2004.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, 1º de maio de 1943.
- _____. **Lei nº 7.565**, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, 19 de dezembro de 1986.
- _____. **Lei nº 13.475**, de 28 de agosto de 2017. Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta; e revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984. Brasília, 28 de agosto de 2017.
- PRESIDÊNCIA DE CONSELHO DE MINISTROS. **Decreto nº 1.232**, de 22 de junho de 1962. Regulamenta a profissão de Aeroviário. Brasília, de 22 de junho de 1962.
- SANTOS, Ronaldo Lima dos. **Teoria das normas coletivas**. São Paulo: LTr, 2007.
- SILVA, Odair Vieira da; SANTOS, Rosiane Cristina dos. Histórico dos órgãos de regulamentação da aviação civil brasileira: DAC, ANAC, CONAC E INFRAERO. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, Garça/SP, ano VI, n. 10, jan. 2009. Disponível em:

<http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/Gk9riDfrOPgHrxM_2013-5-22-17-28-58.pdf>. Acesso em: 17 set. 2019.

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS. **Nova Lei do aeronauta**. Disponível em: <https://www.aeronautas.org.br/images/nova_lei_do_aeronauta_novidades_1.pdf>. Acesso em: 03 out. 2019.

SÜSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do trabalho**. 18. ed. v. 1. São Paulo: LTr, 1999.