

**OS IMPACTOS DA NOVA LEI DO AERONAUTA NA ROTINA PROFISSIONAL
DOS INSTRUTORES DE VOO DO CIAC VOE FLORIPA****Artur José Mendes Pereira Neto¹****Emerson Raupp Guimarães²****Greicy Kelli Spanhol Lenzi³****Marcelo Ceriotti⁴****RESUMO**

A atualização da Lei do Aeronauta foi um marco significativo nas atividades profissionais da área da aviação, em especial às atividades dos instrutores de voo. Neste trabalho pretendeu-se identificar os impactos que a referida lei causou nas rotinas profissionais dos instrutores do voo, especificamente no Centro Instrução de Aviação Civil (CIAC) Voe Floripa. Os procedimentos metodológicos aplicados foram a pesquisa bibliográfica e documental, o estudo de caso e a análise comparativa. Assim, foi realizada uma análise comparativa da Lei 13.475/2017 com a anterior Lei 7.183/1984, que foi revogada na íntegra em 2017, principalmente nos tópicos que as mudanças legislativas impactaram e/ou alteraram as rotinas profissionais dos instrutores de voo do estudo de caso analisado.

Palavras-chave: Lei do Aeronauta. Instrutores de Voo. Rotina Profissional.

¹ Piloto/Aluno comercial. VOE FLORIPA. Graduando em Ciências Aeronáuticas (AEROTD). E-mail: arturjosen@hotmail.com

² Piloto comercial, instrutor voo e Gestor de Segurança Operacional (GSO). VOE FLORIPA. Graduando em Ciências Aeronáuticas (AEROTD). E-mail: rauppemerson@gmail.com

³ Psicóloga, Doutora em Engenharia e gestão de conhecimento pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). AEROTD. E-mail: gkslenzi@gmail.com

⁴ Comandante de voo. Mestre em Engenharia pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). AEROTD. E-mail: marcelo_ceriotti@yahoo.com.br

THE IMPACTS OF THE NEW AERONAUTA LAW ON THE PROFESSIONAL ROUTINE OF CIAC FLIGHT INSTRUCTORS VOE FLORIPA

SUMMARY

The updating of the Aeronaut Law was a significant milestone in professional activities in the aviation area, especially in the activities of flight instructors. In this work it was intended to identify the impacts that the referred law caused in the professional routines of the flight instructors, specifically in the Civil Aviation Instruction Center (CIAC) Voe Floripa. The methodological procedures applied were bibliographic and documental research, case study and comparative analysis. Thus, a comparative analysis of Law 13,475/2017 was carried out with the previous Law 7,183/1984, which was repealed in full in 2017, mainly on topics that legislative changes impacted and/or altered the professional routines of flight instructors in the study of analyzed case.

Keywords: *Aeronaut Law. Flight Instructors. Professional Routine.*

1 INTRODUÇÃO

A aviação é um setor regido por leis que são balizadoras para a atuação profissional. Algumas leis vêm sendo atualizadas e impactam na realidade dos profissionais da área. Nesse sentido, devido a mudança e evolução da legislação, o presente artigo tem como objetivo geral identificar os impactos causados pela Lei 13.475/2017 (Lei do Aeronauta) nas atividades relacionadas à rotina profissional dos instrutores de voo da empresa Voe Floripa. Os objetivos específicos envolveram a compreensão de como a realização das atividades dos profissionais instrutores de voo foram afetadas com a vigência do novo texto legal.

A partir disso, o questionamento norteador foi: Quais foram os impactos da lei 13.475/2017, também chamada de Lei do Aeronauta, na atividade profissional dos instrutores de voo da empresa Voe Floripa? A escolha desse tema de pesquisa ocorreu pela relevância das mudanças na rotina dos instrutores de voo. Por fim, a pesquisa delimitou-se a um estudo de caso no Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC) Voe Floripa e na análise comparativa foram apresentados

principalmente os aspectos que interferiram e/ou promoveram mudanças de alguma forma no cotidiano dos instrutores de voo desse CIAC.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico do artigo foi baseado na previsão da Lei de 13.475/2017 (Lei do Aeronauta), em comparação com a extinta Lei 7.183/1984 e no tema de gestão de pessoas com foco principal no treinamento de pessoas.

2.1 DIREITO AERONÁUTICO

O direito aeronáutico é um conjunto de normas que abordam as relações jurídicas que envolvem o tráfego aéreo, a navegação aérea, as infraestruturas aeroportuárias e aeronáuticas, abrangem também servidões e atos, tanto diretos como indiretos, que tenham relação com o voo das aeronaves (PACHECO, 2006). Uma das principais fontes para a compreensão do direito aeronáutico é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei 7.565/86, sendo também regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar (artigo 1º da Lei 7.656/86), ressaltando-se que essa lei está em vigência até os dias atuais.

A maior importância, o art. 1º nos aponta com toda a clareza que as fontes do DAer, são os Tratados, Convenções e Atos Internacionais assinados e reconhecidos pelo governo brasileiro, o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei 7.565/86) e a chamada “legislação complementar”, composta de diversas leis relacionadas ao direito aeronáutico e que se encontram espalhadas pelo ordenamento jurídico brasileiro, como exemplo, a Constituição Federal (Constituição da República Federativa do Brasil), o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90), o Código Civil Brasileiro (Lei 10.402/02), os regulamentos da ANAC, etc. Mostra também os limites de aplicabilidade do CBA (LEMOS, 2020, p. 12).

Assim, como as demais profissões específicas, os aeronautas possuem legislação específica no intuito de regulamentar a atividade, e uma das principais e mais completas leis sobre o exercício da profissão do aeronauta é a Lei 13.475/2017. Tal lei regulamenta o exercício da profissão de piloto de aeronaves, define a classificação dos tripulantes, aborda questões relacionadas à jornadas de

trabalho, base contratual, escala de serviço, limites de voo e de pousos, sobreavisos e reserva, remuneração, folgas, alimentação, assistência médica, períodos de repouso, férias, transferências, habilitações, uniforme e certificados, dentre outras questões, justificando assim a importância de realizar a análise comparativa das alterações entre a extinta Lei 7.183/1984 para a nova Lei 13.457/2017.

2.1.1 Lei 7.183/1984

Durante sua vigência, a Lei 7.183/1984 regulamentava a atividade dos profissionais que trabalhavam embarcados em aeronaves civis brasileiras e isso incluía descanso, férias e outras formalidades das leis trabalhistas. A Lei do Aeronauta, como era conhecida, definia as funções de cada cargo ocupado pelos profissionais da área, considerando como tripulação o comandante, o copiloto, o mecânico de voo, o navegador, o rádio operador e o comissário de voo, denominando-os como aeronautas.

Apesar de regular a atividade dos pilotos civis, a antiga lei não possuía em seu texto regulamentação específica direcionada aos instrutores de voo. Com isso, a prática do “freelancer” era comum, dificultando o controle das escalas de trabalho, riscos da fadiga, períodos de repouso, folgas e vários outros aspectos citados na lei. Havia uma significativa omissão na Lei 7.183/84, porquanto deixou de incluir o instrutor de voo como um profissional aeronauta.

Conforme afirma Marcelo Ceriotti (2014), Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), ao fazer uso da palavra na audiência na Câmara dos Deputados, “ela esqueceu de englobar, tutelar, regular os aeronautas que não trabalham em empresa de linha aérea regular, e em algum momento as empresas de táxi-aéreo” (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2014, p. 01).

A legislação criada em 1984 foi um avanço, mas hoje entendemos que, [...] ela está, sim, ultrapassada, por não estabelecer os critérios de operação nessas variações que aconteceram ao longo dos 30 anos e por não tutelar a grande maioria de aeronautas que trabalha em outras atividades que não a linha aérea regular (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2014, p. 02).

A lei de 1984 foi muito importante para seu tempo, sendo de extrema relevância no que diz respeito aos direitos dos aeronautas e nas melhorias para os profissionais, principalmente no quesito de segurança. Atualmente pode ser estudada e usada como material comparativo e pioneiro sobre os direitos adquiridos anteriormente com os direitos conquistados atualmente com a Lei 13.475/2017.

2.1.2 Lei 13.475/2017

A Lei 13.475/2017 reformulou o sistema de trabalho dos pilotos de aeronaves, comissários e mecânicos de voo, dando ênfase na melhoria da qualidade de vida dos aeronautas e almejou melhorar também a segurança operacional da aviação nacional. A nova norma modificou a jornada de trabalho e repouso intrajornadas, implementou um Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga, limites de trabalho na madrugada, encerramento de jornadas, entre outros. A sua elaboração contou com o diálogo entre governo, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), sindicatos patronais, empresas e profissionais relacionados à aviação (MALICHESKI, 2018, p. 18).

Atualmente, a atividade de instrutor de voo é regulamentada pela Lei 13.475/2017, sendo que esta previsão está inserida no § 1º, inc. III do art. 5º, *in verbis*:

Art. 5º—Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:
III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;
§ 1º É denominado instrutor de voo o piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronave empregada no serviço aéreo especializado referido no inciso III do **caput** deste artigo (BRASIL, 2017, p. 02, **grifo do autor**).

Destaca-se que o trabalho remunerado a bordo é obrigatoriamente exercido por brasileiros natos ou naturalizados, sendo proibido o trabalho terceirizado em todas as atividades profissionais dos aeronautas (SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, 2019). Quando comparada à lei de 1984 com a Lei do Aeronauta de 2017, verifica-se que, no que se refere ao regime de trabalho,

a primeira lei destaca sobre escala de serviço e não trata diretamente sobre o gerenciamento de fadiga, apesar de ter limites de horas de voo, trabalho e número de pousos especificados, porém não considera os horários de repouso e madrugadas consecutivas. Na lei atual, são destacadas tabelas que consideram todos os aspectos citados anteriormente e um sistema de gerenciamento de fadiga.

O artigo 20 da Nova Lei do Aeronauta prevê o regime de contratação dos tripulantes, o qual orienta que:

A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave.

§ 1º Um tripulante de voo ou de cabine só poderá 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 se constituir em atividade fim, e por prazo não superior a trinta dias consecutivos, contados da data de início da prestação de serviços.

§ 2º A prestação de serviço remunerado conforme prevê o § 1º deste artigo não poderá ocorrer por mais de uma vez ao ano e deverá ser formalizada por contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo empregatício do tripulante diretamente com o operador da aeronave (BRASIL, 2017, p. 06).

A lei de 1984 não possuía em seu texto previsão sobre base contratual. Por sua vez, a nova Lei do Aeronauta trata desse tema em sua Seção II, artigos 23, 24 e 25, como segue:

Art. 23. Entende-se por base contratual a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado;

Art. 24. Resguardados as condições e os direitos previstos nesta Lei, as demais condições de trabalho, as obrigações do empregado estarão definidas no contrato de trabalho e poderão ficar devidamente regulados em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 25. Será fornecido pelo empregador transporte gratuito aos tripulantes de voo de cabine sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto distante mais de cinquenta quilômetros do aeroporto indicado como base contratual (BRASIL, 2017, p. 06).

Para os serviços aéreos público não regular que inclui as empresas de táxi-aéreo, as organizações de ensino, na categoria de instrução de voo (que são um

tipo de Serviço Aéreo Especializado – (SAE) e outros serviços aéreos especializados, além dos serviços privados, que são realizados sem fins lucrativos a serviço do operador da aeronave, o artigo 37 da Lei do Aeronauta estabelece os seguintes limites da jornada de trabalho: “Onze horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples; catorze horas, se integrantes de uma tripulação composta; dezoito horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento” (BRASIL, 2017, p. 09).

O capítulo que trata da remuneração e das concessões é semelhante nas duas leis, no entanto a lei de 2017 esclarece alguns pontos:

Art. 56. A remuneração dos tripulantes poderá ser fixa ou ser constituída por parcela fixa e parcela variável.

Parágrafo único. A parcela variável da remuneração será obrigatoriamente calculada com base nas horas de voo, salvo no caso:

I - do tripulante empregado no serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, previsto no inciso II do **caput** do art. 5º, que poderá 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;

II - do tripulante empregado nos serviços aéreos previstos no inciso IV do **caput** do art. 5º em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderá 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 (BRASIL, 2017, p. 18).

No que confere ao Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana, a Lei do Aeronauta em seu artigo 19 destaca que as limitações que foram acordados na referida lei poderão ser modificadas pelas autoridades de aviação civil do Brasil, com base nos princípios de um Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana. Essa previsão está assim definida:

Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.

§ 1º As limitações operacionais referidas no *caput* deste artigo compreendem quaisquer prescrições temporais referidas aos tripulantes de voo e de cabine que incidem sobre limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva, de períodos de repouso e de outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

§ 2º O Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil.

§ 3º A implantação e a atualização desse Sistema serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.

§ 4º Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana autorizar a superação das doze horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de doze horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional (BRASIL 2017, p. 05).

Não havia previsão na lei anterior e essas mudanças foram um avanço. A forma da confecção das escalas obrigou a autoridade aeronáutica a regular o tema por meio dos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC), citando-se como exemplo o RBAC 117 - Requisitos para Gerenciamento de Risco a Fadiga Humana - dando ênfase à segurança de voo.

A lei de 1984 não fazia menção a esse assunto. As folgas e repousos mínimos são descritas na Lei do Aeronauta no artigo 27, em seu inciso primeiro, o qual salienta que a escala da semana deve ser divulgada com antecedência de no mínimo dois dias, essa escala deve determinar os horários de início e de fim de voo, os sobreavisos e folgas, serviços de reserva, sendo proibida a alocação de trabalhos em horário não previamente definidos. O parágrafo único deste artigo afirma que acordos coletivos de trabalho podem determinar demais critérios para a prestação de serviço, no entanto eles não podem ultrapassar os limites estabelecidos “na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira” (BRASIL, 2017, p. 07).

A lei de 1984 não era específica nesse assunto e nela estava descrito que o aeronauta faria sistema de rodízio em turnos que garantissem a segurança e higiene do trabalho. Para os instrutores de voo, a lei de 1984 não especificava como deveria ser a relação de trabalho entre instrutores e o Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC) e também não definia limites que visassem o descanso apropriado dos pilotos, tendo como foco a segurança de voo.

Os certificados de habilitação técnica e médico aeronáutico eram, na antiga lei, encargo do aeronauta, e este deveria avisar com antecedência de 30 dias as datas de vencimentos dos certificados para que assim pudessem realizar os respectivos exames. Na nova Lei do Aeronauta o tripulante tem a responsabilidade de manter em dia seus certificados, mas os encargos são de responsabilidade do empregador.

Assim descreve o Artigo 72, que segue:

Art. 72. É de responsabilidade dos empregadores o custeio do certificado médico e de habilitação técnica de seus tripulantes, sendo responsabilidade dos tripulantes manter em dia seu certificado médico, como estabelecido na legislação em vigor. § 1º Cabe aos empregadores o controle de validade do certificado médico e da habilitação técnica para que sejam programadas, na escala de serviço do tripulante, as datas e dispensas, quando necessárias, para execução dos exames necessários para esse fim. § 2º É dever dos empregadores o pagamento ou o reembolso dos valores pagos pelos tripulantes para a revalidação do certificado médico e de habilitação técnica, tendo como limite os valores definidos pelos órgãos públicos, bem como de exames de proficiência linguística e de eventuais taxas dispendidas pelo tripulante com documentos necessários ao exercício de suas funções contratuais (BRASIL, 2017, p. 20).

As horas de trabalho noturno, segundo a Lei do Aeronauta, no artigo 39, definem que “para efeito de jornada, será computada como de cinquenta e dois minutos e trinta segundos” (BRASIL, 2017 p. 12). No entanto, quando o trabalho for executado em terra, “o trabalho noturno é considerado aquele que é executado entre as vinte e duas horas de um dia até às cinco horas (horário local) do dia seguinte, para efeitos desta lei” (BRASIL, 2017p. 12). A lei de 1984 não descreve sobre esse assunto em nenhuma parte de seu texto. Com a implantação da lei de 2017, as horas de trabalho noturno passaram a integrar a jornada de trabalho do instrutor de voo de acordo com o artigo 39.

Em relação aos limites de tempo de voo dos aeronautas, ambas as leis, de 1984 e de 2017, afirmam que o tempo estipulado de “horas de voo” ou “tempo de voo” são o período entre o deslocamento, quando falamos em aeronave de asa fixa ou a “partida” quando se trata de aeronave de asa rotativa, esse período de voo é finalizado no momento da parada final da aeronave, em aeronaves de asa fixa, ou o momento do corte dos motores, quando se trata de aeronave de asa rotativa, o que é conhecido como “calço a calço” (BRASIL, 2017, p. 08).

A folga periódica é apresentada na Lei do Aeronauta em seu artigo 50 e na lei de 1984 em seu artigo 37, que prevê em seu artigo 50 que, “folga é o período de tempo não inferior a vinte e quatro horas consecutivas no qual os tripulantes, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, estão desobrigados de qualquer atividade relacionada com seu trabalho” (BRASIL, 2017, p. 16). O artigo

50 da Lei do Aeronauta garante aos instrutores de voo o direito das folgas regulamentares sem prejuízos a sua remuneração.

O número de folgas mensais não pode ser menor que oito. Assim, a Lei do Aeronauta descreve em seu artigo 52 que ao menos duas folgas mensais devam ser agrupadas, garantindo ao menos um final de semana livre (sábado e domingo sucessivos). Ainda, no artigo 53, diz que “a folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada, e seus horários de início e término serão definidos em escala previamente publicada” (BRASIL, 2017, p. 17). Os instrutores de voo, por serem considerados aeronautas com a atualização da lei, passaram a usufruir das folgas mensais formalizadas sem qualquer prejuízo a sua remuneração.

Sobre a alimentação as duas leis possuem o mesmo texto. Esse texto encontra-se na lei de 1984 no artigo 43, na atual Lei do Aeronauta no artigo 61. O parágrafo segundo da atual Lei do Aeronauta descreve que, “quando em terra, a alimentação assegurada ao tripulante deverá ter a duração mínima de quarenta e cinco minutos e a máxima de sessenta minutos” (BRASIL, 2017, p. 19). O tempo previsto para alimentação passa a ser respeitado e atribuído ao tempo da jornada de trabalho, o que não era praticado antes da lei de 2017.

A lei de 1984 e a atual Lei do Aeronauta possuem a mesma previsão quando o assunto se refere ao uniforme. No entanto, a atual Lei do Aeronauta destaca que não é considerado como salário os assessorios e equipamentos fornecidos aos tripulantes para realizarem seus serviços. O artigo 66 da atual Lei do Aeronauta descreve que o tripulante receberá de maneira gratuita seu uniforme, quando esses, “não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente” (BRASIL, 2017, p. 20).

As férias segundo as duas leis devem ser de 30 dias. Ambas as leis descrevem que é necessário que se faça uma rotatividade entre a tripulação do mesmo equipamento. A atual Lei do Aeronauta especifica que se for previsto em acordo coletivo de trabalho, as férias podem ser fragmentadas. Com relação ao aviso de férias, a concessão das férias deve ser comunicada ao aeronauta por escrito com antecedência de trinta dias.

Art. 68. A empresa manterá atualizado um quadro de concessão de férias, devendo existir um rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

Art. 69. Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não serão convertidas em abono pecuniário.

Art. 70. Ressalvadas condições mais favoráveis, a remuneração das férias e do décimo terceiro salário do aeronauta será calculado pela média do salário fixo e variável no período aquisitivo.

Art. 71. O pagamento da remuneração das férias será efetuado até dois dias antes de seu início (BRASIL, 2017, p. 20).

A lei de 1984 destacava também que as férias não seriam convertidas em abono pecuniário. Outros direitos referentes ao trabalho dos tripulantes de voo são amparados pelo Decreto Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943, também previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Enfim, a Lei do Aeronauta é fundamental e essencial para realizarmos os estudos referentes a esse projeto uma vez que foi essa lei que reformulou todo o modo de trabalho dos tripulantes brasileiros, melhorando a qualidade das rotinas dos aeronautas, alterando jornadas de trabalho e, em especial, incluindo de forma expressa os instrutores de voo na categoria profissional.

2.2 GESTÃO DE PESSOAS

Em um mundo globalizado e competitivo como se apresenta a sociedade neste momento, o principal diferencial de uma organização reside nas pessoas e no conhecimento que elas criam, disseminam, compartilham, utilizam e aplicam nos processos produtivos e serviços da organização. Destarte, “as empresas deveriam dar boas condições de trabalho, educar para a eficiência, cuidar para que o pessoal tivesse acesso a uma boa qualidade de vida, enfim, estabelecer um pacto produtivo em que todos teriam muito a lucrar” (XAVIER, 2006, p. 08).

Nesse sentido, a Gestão de Pessoas necessita ser feita, como destaca Lenzi (2020), de maneira qualitativa e é essencial que se saiba que as pessoas são motivadas não apenas por fatores econômicos, mas também por fatores sociais e psicológicos.

A Gestão de Pessoas, envolve os processos organizacionais voltados para esse público. Assim, ela pode ser dividida em 6 processos, sendo eles: agregar

peessoas, aplicar pessoas, desenvolver pessoas, recompensar pessoas, manter pessoas e monitorar pessoas.

O primeiro processo de agregar pessoas se subdivide, segundo Lenzi (2020), em recrutamento e seleção. Onde são atraídos os candidatos para que se possa selecionar o melhor potencial para assumir a vaga.

O processo de aplicar pessoas inclui apresentar o trabalho para a pessoa que começa a fazer parte das rotinas de uma empresa. Esse processo “é composto por dois momentos a orientação de pessoas e a modelagem de trabalho” (LENZI, 2020, p. 40).

O terceiro processo que é o de desenvolver pessoas, será abordado com maior profundidade no subcapítulo 2.1.1. O processo é,

composto pelo Treinamento, Desenvolvimento e Educação, que tem como intuito promover conhecimento, habilidades e atitudes, ou seja, competências aos trabalhadores para atender às demandas de melhoria de desempenho e comportamento (LENZI, 2020, p. 50).

O quarto processo de recompensar pessoas, trata sobre as diversas formas possíveis para poder remunerar e valorizar os colaboradores. Lenzi (2020, p. 6) ressalta que:

valorizar o trabalhador envolve muito mais que a remuneração, por isso denominamos recompensas. Elas podem ser pecuniárias (salário e benefícios); identidade e justiça; conteúdo do trabalho desenvolvido; interação social e clima organizacional; condições de trabalho; benefícios para si; e bem para os outros.

O quinto processo é o manter pessoas. Lenzi (2020, p. 6) coloca que:

para gerir pessoas, não basta contratar talentos, é preciso manter o interesse deles na organização. Para isso, são propostas ações que visam manter essas pessoas na empresa por meio da motivação e do engajamento do colaborador. Nesse sentido, é necessário assegurar condições físicas, psicológicas e sociais para os trabalhadores (LENZI, 2020, p. 66).

O sexto e último processo é o de monitorar pessoas, esse processo visa orientar e acompanhar o desempenho dos funcionários no ambiente da organização. O monitoramento é fundamental, pois é por meio desse processo

que se pode examinar se as ações e comportamentos dos colaboradores está em consonância com a cultura organizacional da empresa (LENZI, 2020).

Como citado anteriormente o trabalho foca sobre o desenvolvimento de pessoas. Dentro do desenvolvimento, o assunto tratado será o de treinamento.

2.2.1 Treinamento de Pessoas

O treinamento dos funcionários de uma empresa é fundamental, pois um funcionário bem treinado terá segurança para fazer um atendimento de qualidade ao cliente, bem como realizar de maneira qualificada as suas atividades de trabalho. O treinamento é realizado em curto a médio prazo e pode ser definido como

[...] o conjunto de experiências de aprendizagem destinadas à posição atual do colaborador na organização. São ações direcionadas às atividades desempenhadas no momento atual. Exemplos são: cursos de curta duração, palestras, entre outros (LENZI, 2020, p. 52).

O treinamento é um procedimento ordenado que tem como escopo a promoção e a obtenção de habilidades, atitudes e regras que tem como propósito “uma melhor adequação entre as características dos colaboradores e as exigências diante de sua função” (MILCOVICH; BOURDREAU, 2010 *apud* LEITE; LOTT, 2013, p. 03).

O treinamento possui algumas etapas, são elas: “diagnóstico, programação do treinamento, implementação e avaliação”. Na etapa do diagnóstico o objetivo é levantar as necessidades de treinamento que serão executadas a médio e longo prazo. Na etapa de implementação é onde ocorre a realização do programa de treinamento e na etapa da avaliação são verificados os resultados obtidos (LEITE; LOTT, 2013, p. 04).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O trabalho tem caráter aplicado, visto que teve aplicação prática na realidade objetiva. A natureza é qualitativa, pois buscou-se a análise de fenômenos

a partir dados em formato de palavras, frases etc., diferentemente da pesquisa quantitativa que se utiliza de dados numéricos. Foi realizada pesquisa bibliográfica para embasar a fundamentação teórica. Para Gil (2015) esse tipo de pesquisa é realizado em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos. Além do procedimento bibliográfico, foi realizada uma pesquisa documental uma vez que o trabalho se valeu de documentos que não receberam ainda um tratamento analítico (GIL, 2015) e também de legislação específica da área de aviação.

Foi ainda realizado um estudo de caso, buscando compreender o que a nova legislação mudou no caso do CIAC Voe Floripa. Lenzi (2018) coloca que o estudo de caso tem como intuito analisar um fenômeno em seu contexto real buscando identificar as variáveis que interferem nele. Para a apreciação dos dados, foi realizada uma análise comparativa, onde foram apresentadas a lei anterior e a nova lei, citando como isso afetou o referido CIAC. Nesse sentido, os aspectos apresentados referem-se principalmente aos que de alguma forma promoveram mudanças na rotina dos instrutores de voo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nesses tópicos serão apresentados quadros comparativos entre as duas leis. A primeira coluna traz as mudanças ocorridas na legislação que se refere a profissão do aeronauta e a segunda demonstra alguns pontos relevantes sobre o acordo coletivo de trabalho feito entre o CIAC Voe Floripa e os instrutores de voo agora denominados aeronautas.

4.1 TABELA COMPARATIVA DAS PRINCIPAIS MUDANÇAS DA LEI 7.183/1984 PARA A NOVA LEI 13.475/2017.

A seguir são apresentados os quadros 1, 2, 3, 4, 5 e 6 contendo a análise comparativa das principais mudanças que a nova Lei do Aeronauta proporcionou aos instrutores de voo no CIAC Voe Floripa. O que determinava um profissional aeronauta, de acordo com a lei antiga de 1984, é que qualquer pessoa que

exercesse função remunerada a bordo da aeronave era aeronauta. Com a implementação da nova lei, essa profissão fica restrita aos pilotos de aeronave, mecânicos e comissários de voo, conforme demonstra quadro 1 abaixo:

Quadro 1 - Profissão do aeronauta

Lei 7.183/1984	Lei 13.475/2017
Capítulo 1 Seção 1 Do aeronauta e sua classificação: O Aeronauta é o profissional habilitado pelo ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo da aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.	Capítulo 1 Seção 1 Dos tripulantes de Aeronaves e da sua classificação: A lei regulamenta que os pilotos de aeronave, comissário de mecânicos de voo são denominados aeronautas.

Fonte: Os Autores (2021).

O Artigo 5º da Nova Lei do Aeronauta denomina os aeronautas como profissionais e delimita a respectiva profissão, como demonstra o quadro 2, que segue:

Quadro 2 - Dos tripulantes

Lei 7.183/1984	Lei 13.475/2017
Os tripulantes são: comandantes, co-pilotos, mecânico de voo, navegador, radioperador de voo e comissário de bordo.	Art. 5º descreve quem são os tripulantes de voo e cabine, denominados aeronautas, que são os profissionais que trabalham em empresas que prestam serviços de transporte aéreo público regular e não regular (táxi-aéreo); nos Serviços Aéreos Especializados (SAE) ofertados por organizações de ensino, na modalidade de instrução de voo e em outros serviços especializados; nos Serviços privados a serviço do operador da aeronave.

Fonte: Os Autores, (2021).

A partir da nova lei os pilotos que trabalham em SAE, táxi-aéreo, outros serviços especializados, serviços privados e que executam atividade de fomento ou proteção a agricultura passaram a ser denominados aeronautas. Antes da Lei de 2017 o Sistema de Gerenciamento de Risco e Fadiga Humana não era mencionado.

Quadro 3 - Gerenciamento de Risco e Fadiga Humana

Lei 7.183/1984	Lei 13.475/2017
A lei não preconizava a adoção de Sistema de Gerenciamento de Fadiga Humana.	Art. 19: Sistema de Gerenciamento de Risco e Fadiga Humana: Qualquer situação que comprometa o estado de alerta ou o desempenho operacional do tripulante de voo será regulamentada pelo Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana. Esse sistema terá acompanhamento constante do sindicato da referida categoria.

Fonte: Os Autores (2021).

Com a efetivação da Lei do Aeronauta houve a regulamentação dos contratos de trabalho dos aeronautas. Os instrutores passaram a ter contrato de trabalho formais registrados.

Quadro 4 - Formalização do trabalho

Lei 7.183/1984	Lei 13.475/2017
Não havia a formalização do trabalho exercido para os aeronautas.	Art. 20: a função deve ser formalizada obrigatoriamente por meio de contrato de trabalho que deve ser direto com o operador da aeronave. § 1º um tripulante de voo ou de cabine só poderá 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 se constituir em atividade fim, e por prazo não superior a trinta dias consecutivos, contados da data de início da prestação dos serviços. A prestação de serviço remunerado conforme prevê o §1º desse artigo não poderá ocorrer por mais de uma vez ao ano e deverá ser formalizada por contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo empregatício do tripulante diretamente com o operador de aeronave (BRASIL, 2017, p. 6).

Fonte: Os Autores (2021).

A partir da nova Lei, todos os serviços remunerados exercidos por aeronautas a bordo de aeronaves devem ser formalizados por meio de contrato de trabalho, ficando a função dessa atividade restrita a meios formais.

Quadro 5 - Base Contratual

Lei 7.183/1984	Lei 13.475/2017
A lei não descrevia em seu texto sobre a base contratual de empresa que trabalhassem com aeronautas.	Art. 23. Base contratual, cada empresa que trabalhar com aeronautas deve possuir um contrato de prestação de serviço com o tripulante que trabalhar na empresa. O art. 24 descreve que esses contratos podem ser definidos pela empresa empregadora, no entanto ele não deve ultrapassar limites “estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira” (BRASIL, 2017, p.6).

Fonte: Os Autores (2021).

A descrição detalhada das escalas e convocações descritas na lei de 2017 regulamentou os repousos e folgas dos aeronautas. Na antiga lei, essas atividades não eram descritas de maneira detalhada e a empresa contratante tinha autonomia em programar as escalas.

Quadro 6 - Folgas e repousos

Lei 7.183/1984	Lei 13.475/2017
Art. 18 descreve que as escalas obedecem a um rodízio que seja compatível com segurança no trabalho e higiene do aeronauta.	Art. 27. Regulamenta as folgas e repousos dos aeronautas, descrevendo as escalas e os rodízios.

Fonte: Os Autores (2021).

A nova Lei do Aeronauta formalizou os instrutores de voo como sendo aeronautas. E por meio dessa formalização, muitas atividades que não tinham base legal passaram a ter, como se pode verificar pelo quadro 6, exposto acima, que descreve que a formalização do contrato de trabalho foi o principal direito que esses profissionais conquistaram com a efetivação da referida lei. Outros direitos também foram alcançados, dentre eles o direito a folgas, repousos, férias, uniforme, alimentação, estabilidade de emprego, horas de trabalho, tempo de voo, jornadas de trabalho etc.

4.2 MUDANÇAS PARA OS INSTRUTORES DE VOO DO CIAC VOE FLORIPA, APÓS A EFETIVAÇÃO DA NOVA LEI DO AERONAUTA

No caso específico dos instrutores do voo CIAC Voe Floripa, com a aprovação da lei de 2017, estes passaram a ser considerados aeronautas, com isto tiveram suas atividades regulamentadas.

As mudanças ocorridas para os instrutores de voo após a efetivação da nova Lei do Aeronauta no CIAC Voe Floripa foram significativas para esses profissionais, possibilitando a realização de acordos coletivos como previsto no artigo 24 da lei. Assim, ocorreram alterações relacionadas as práticas profissionais dos aeronautas no respectivo CIAC, e no acordo coletivo firmado na data de vinte e três de junho de 2021, com validade de 24 meses. A partir dos dados levantados do CIAC Voe Floripa é apresentado o Quadro 7 que trata de assuntos relevantes para a profissão.

Quadro 7 - Comparativo do contrato coletivo

Diária de alimentação	Estabelecida em valor fixo.
Horas de voos noturnas	É acrescida com o adicional de no mínimo 50% (cinquenta por cento) em relação ao valor da hora diurna. A hora de voo noturna para efeito de remuneração é considerada das 21:00 UTC (vinte e uma horas do tempo universal coordenado) as 09:00 UTC (nove horas do tempo universal coordenado).
Periculosidade	Quanto à periculosidade, o instrutor de voo recebe o adicional de periculosidade à alíquota de 30% (trinta por cento), que tem seu cálculo gerado sobre o salário fixo.
Limite diário de jornada de trabalho	Está em conformidade com a Lei do Aeronauta.
Limite de horas de voo	Segue as normas da nova Lei do Aeronauta
Garantia de emprego ao acidentado	Garante até 12 meses de emprego, com exceção se for justa causa ou o emprego solicite o desligamento da empresa.
Folgas mensais	Está em conformidade com a Lei do Aeronauta.
Taxa de revalidação e equipamentos	Está em conformidade com a Lei do Aeronauta.
Revalidação do CMA – Certificado Médico Aeronáutico e do Certificado de Habilitação Técnica	Está em conformidade com a Lei do Aeronauta.

Fonte: Os Autores, (2021).

Devido a obrigatoriedade do cumprimento da referida lei, o instrutor de voo passou a ter seus direitos garantidos mediante contratos de trabalho formalizados

e com novos parâmetros estabelecidos trazendo mais segurança para a instrução aérea. O artigo 23 da Lei 13.475/2017 estabeleceu que cada empresa onde existe o profissional aeronauta deve ter um contrato de trabalho.

A tabela aborda pontos que foram incorporados ao contrato de trabalho dos instrutores de voo do CIAC Voe Floripa. Muitos pontos abordados fazem parte da política do CIAC, outros vão ao encontro da nova Lei do Aeronauta, no entanto cabe enfatizar que a política do CIAC em nenhum momento desobedece a nova Lei do Aeronauta ou a CLT. Os instrutores do CIAC Voe Floripa passaram a obter com a atualização da lei, todos os direitos conforme previstos nos Artigos 68, 69, 70 e 71. Tais direitos referentes a férias e décimo terceiro não eram praticados antes da implantação da lei de 2017.

Sobre a remuneração, o instrutor passou a possuir salário fixo com acréscimos de horas de jornadas de trabalho, das quais abrangem até 45 horas de simulador ou de voo. Passaram a ter direito a adicional noturno de 50% independente da categoria do voo, e possuir direito a adicional se pilotarem aeronaves que não são do CIAC do qual são contratados. Antes da efetivação da nova Lei do Aeronauta as remunerações eram pagas seguindo uma tabela que foi executada e era praticada segundo as regras do CIAC, sendo que essa tabela não seguia nenhuma lei ou norma.

Além disso é importante ressaltar que o instrutor de voo no CIAC Voe Floripa ficou isento de custear as revalidações de habilitações técnicas e do certificado médico. Já sobre a questão da vestimenta, o CIAC Voe Floripa já fornecia uniforme antes mesmo da lei de 2017 sem custos ao instrutor de voo.

Um ponto importante após a publicação da lei foi a formalização das escalas mensais de voo, que passaram a ser publicadas no dia 25 do mês que antecede a atividade laboral. Essa escala, contempla as folgas que estão previstas pela nova lei, permitindo aos instrutores se programarem, tanto profissionalmente como pessoalmente, o que trouxe mais qualidade de vida aos instrutores.

Outro impacto foi na jornada de trabalho. Antes da regulamentação da profissão não haviam limites especificados no que diz respeito às horas de voo diárias e semanais e jornada de trabalho diárias e semanais. Com a regulamentação, o limite passou a ser de 08 horas diárias de voo e 11 horas diárias

de jornada, sendo um total de 44 horas semanais de jornada. Essa mudança impactou diretamente na operacionalidade e na segurança das operações dos profissionais aeronautas do CIAC Voe Floripa.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio das análises e comparações feitas nesse artigo, entende-se que a nova Lei do Aeronauta foi fundamental na melhora para a profissão de instrutor de voo de maneira geral e especificamente para o CIAC Voe Floripa. Acredita-se que a maior mudança e, talvez, a mais importante, foi a inclusão dos instrutores de voo na categoria dos aeronautas, tendo impacto direto na vida dos profissionais dessa área.

Assim, considera-se que as mudanças das rotinas dos instrutores de voo foram significativas a partir da efetivação da nova Lei do Aeronauta. Os instrutores do CIAC tiveram impacto direto em suas contratações uma vez que com a atualização da lei a prestação de serviço sem o devido contrato de trabalho formalizado não pôde mais ser executada, ou seja, a contratação de “freelancers” deixou de existir.

Anteriormente os instrutores de voo não possuíam nenhum amparo legal que lhes garantisse estabilidade no emprego e formalidades relacionadas a jornada de trabalho, folgas, férias, limites de horas de voo, alimentação, base contratual, escala de serviço, limites de voo e pouso, repouso, certificados e habilitações, porém a partir da lei passaram a ter.

Todas estas mudanças afetam positivamente a segurança de voo na instrução aérea além de inúmeros benefícios visivelmente perceptíveis em uma simples comparação entre a lei antiga e a nova lei. O instrutor de voo passa a ter todos os seus direitos garantidos por lei sem qualquer retaliação por parte da empresa. Vale ressaltar que o instrutor de voo é a peça fundamental na atividade da instrução aérea principalmente no que diz respeito a qualidade da instrução bem como a segurança de voo num todo.

A Voe Floripa teve que se adequar em todos os aspectos através do acordo coletivo de trabalho firmado já no início da implantação da nova lei, trazendo

grandes alterações na rotina operacional. Todas as mudanças foram muito importantes para a atividade, mas merecem destaque o controle de jornadas, limites de hora de voo e publicação prévia de escala mensal, pois estes se relacionam diretamente com o gerenciamento de fadiga humana previsto no RBAC 117 beneficiando a segurança e bem-estar de todos.

Atualmente, a Voe Floripa cumpre à risca o que está previsto na nova lei, e é visível a satisfação de todos os instrutores ativos no quadro de instrução proporcionando um ambiente saudável, seguro e motivado. Por fim, espera-se que com esse artigo, tenham sido elucidadas as conquistas realizadas com a nova lei até o presente momento, demonstrado como isso impactou na profissão de instrutores de voo e que venha a contribuir com futuras melhorias para a profissão.

REFERÊNCIAS

ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil. **RBAC 117, Regulamento Brasileiro Da Aviação Civil**. Brasília: Governo Federal, 2020. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-117/@display-file/arquivo_norma/RBAC117EMD00.pdf. Acesso em 03 de out. de 2021.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. 10 3e. São Paulo: Atlas, 2017.

BRASIL, **Lei 13.475, De 28 de Agosto De 2017**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13475.htm acesso em 20 de maio de 2021.

BRASIL, **Lei Nº 7.183, de 5 De Abril De 1984**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7183.htm acesso em 20 de maio de 2021.

CAMARA DOS DEPUTADOS, (DETAQ). Departamento de Taquigrafia, Redação e Revisão. **Comissão de viação e transportes evento: Audiência Pública REUNIÃO Nº: 0587/14 datas: 14/05/2014LOCAL: Plenário 11 das Comissões INÍCIO: 10h53mintérmino: 12h29**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/internet/sitaqweb/TextoHTML.asp?etapa=11&nuSessao=0587/14> acesso em 31 de maio de 2021.

CIAC VOE FLORIPA. **Documentos internos**. Florianópolis: VOE FLORIPA, 2021.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projeto de pesquisa**. 4ed. São Paulo: Atlas, 2015.

GONSALVES, E. P. **Iniciação à pesquisa científica**. Campinas, SP: Alinea, 2001.

LEITE, Paula Almeida Ribeiro. LOTT, Tereza Cristina Carneiro. **Treinamento e desenvolvimento organizacional**: uma ferramenta nas empresas atuais.

Disponível em:

https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/treinamento_e_desenvolvimento_organizacional_uma_ferramenta_nas_empresas_atuais.pdf acesso em 19 de jun. de 2021

LENZI, Greicy Kelli Spanhol. **Metodologia Científica**. Florianópolis: Aerotd, 2020.

LENZI, Greicy Kelli Spanhol. **Psicologia Aplicada**. Florianópolis: Aerotd, 2020.

MALICHESKI, Jiselli Ednéia. **Principais mudanças propostas na lei que regulariza a profissão da aeronauta**. Palhoça: Unisul, 2018. Disponível em:

<https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/8274/1/UNISUL%20OTCC%20CORRIGIDO.pdf> acesso em 20 de maio de 2021

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS – SNA. **ANAC publica texto final do RBAC 117**; veja análise preliminar do SNA. 2019. Disponível em:

<https://www.aeronautas.org.br/not%C3%ADcias-secund%C3%A1rias/318-destaque1/8354-anac-publica-texto-final-do-rbac-177-veja-an%C3%A1lise-preliminar-dosna.html> Acesso em 31 de maio de 2021.

XAVIER, Ricardo. **Gestão de pessoas na prática**. 2006, Disponível em:

<https://docero.com.br/doc/vsnnsv> acesso em 19 de jun. de 2021

ISSN 2763-7697

