

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 3.016, DE 05 DE FEVEREIRO DE 1988

Expede instruções para a execução da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, que dispõe sobre o exercício da profissão de aeronauta.

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

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

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

ALMIR PAZZIANOTTO PINTO
Ministro de Estado do Trabalho

OCTÁVIO JULIO MOREIRA LIMA
Ministro de Estado da Aeronáutica

(PUBLICADA NO D.O.U. DE 10 FEV 88, PAG. 2.407)

ALTERADA PELA PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 3.166, DE 20 DE JULHO DE 1988.
(PUBLICADA NO D.O.U. DE 2 DE AGOSTO DE 1988, PAG. 14469)

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

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

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

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

§ 2º - As empresas poderão se utilizar de instrutores para vôo em rota e vôo local, que não estejam a elas subordinados por contrato de trabalho na situação de treinamento de pilotos em instrução para co-piloto, quando no seu quadro de tripulantes não possuírem instrutores habilitados no equipamento em que se pretende operar, restrito ao período específico da instrução.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2º - Caberá ao Inspetor de Aviação Civil - INSPAC - o exercício das atividades de

fiscalização previstas no art. 197 do Código Brasileiro de Aeronáutica, e não comporá tripulação, quando em missão a bordo de aeronave.

Art. 4º - Compete ao Ministério do Trabalho a fiscalização do cumprimento das normas trabalhistas contidas na Lei nº 7.183, de 05 ABR 84.

Art. 5º - Compete ao Ministério da Aeronáutica a fiscalização das normas de proteção ao voo e de tráfego aéreo contidas na Lei 7.183, de 05 ABR 84, incluindo-se aquelas relacionadas à segurança de voo.

CAPÍTULO II DAS TRIPULAÇÕES

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

§ 1º - O tripulante não poderá exercer, simultaneamente, mais de uma função a bordo de aeronave, mesmo que seja titular de licenças relativas às mesmas.

Art. 7º - São tripulantes técnicos:

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

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

III - **MECÂNICO DE VÔO**: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave;

IV - **NAVEGADOR**: auxiliar do comandante, encarregado da navegação da aeronave quando a rota e o equipamento o exigirem, a critério do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

V - **RADIOOPERADOR DE VÔO**: auxiliar do comandante, encarregado do serviço de radiocomunicações nos casos previstos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

VI - **INSTRUTOR DE VÔO**: piloto habilitado pelo operador a ministrar instrução de voo na aeronave;

VII - **CREDENCIADO**: instrutor de voo habilitado pela autoridade aeronáutica a aferir a proficiência técnica dos tripulantes.

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

Art. 8º - São tripulantes não técnicos:

I - O **COMISSÁRIO**, auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante;

II - OS **OPERADORES DE EQUIPAMENTOS ESPECIAIS** instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pelo Ministério da Aeronáutica.

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

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

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

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

§ 1º - No exercício de sua autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave durante a viagem, o comandante poderá:

I - Desembarcar qualquer delas quando estiver comprometendo a boa ordem, a disciplina, pondo em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

II - Tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

III - Alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo.

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

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

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

Art. 12 - É da responsabilidade do comandante durante a viagem:

I - A guarda de valores, mercadorias, bagagem, despachos e mala postal, desde que o proprietário ou explorador da aeronave lhe assegure condições de verificar a quantidade e estado das mesmas;

II - O cumprimento da regulamentação profissional dos tripulantes no que se refere aos limites da jornada de trabalho, limite de voo, intervalos de repouso e fornecimento de alimentação;

III - O adiamento ou suspensão da partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança de voo;

IV - Providência quanto ao comparecimento de médicos ou da autoridade policial, na primeira escala, para que sejam tomadas as medidas cabíveis, quando ocorrer mal súbito ou óbito de pessoas a bordo;

V - O assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem, extraíndo cópia para os fins de direito;

VI - As anotações do Diário de Bordo.

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

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

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

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

Art. 14 - O Diário de Bordo será assinado pelo comandante e conterá:

I - As marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;

II - Os nomes do proprietário ou do explorador da aeronave;

III - A data do vôo;

IV - A natureza do vôo: privado, transporte aéreo regular ou não regular;

V - Os nomes dos tripulantes;

VI - O lugar e a hora da saída e da chegada.

VII - Os incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao vôo que forem de interesse da segurança em geral;

VIII - Os totais de tempo de vôo e de jornada;

IX - Os nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem.

X - A escala em território estrangeiro por motivo de força maior, quando se tratar de transporte doméstico.

XI - O adiamento ou suspensão da partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do vôo.

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

§ 1º - Se razões técnicas, a critério do comandante, impedirem de fazê-lo no aeródromo indicado, deverá ser solicitado ao órgão controlador a determinação de aeródromo alternativo que ofereça melhores condições de segurança.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3º - O Departamento de Aviação Civil determinará os exames solicitados, cabendo à empresa e ao tripulante realizá-los nas datas e condições definidas.

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

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

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

Art. 19 - Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronaves e as condições de sua composição são as estabelecidas na Lei 7.183, de 05 de abril de 1984.

§ 1º - O número de comissários será estabelecido em função da segurança dos passageiros e duração da jornada de trabalho, de acordo com o disposto nos regulamentos e instruções de segurança de voo expedidos pela autoridade aeronáutica competente.

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

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

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

CAPÍTULO III DO REGIME DE TRABALHO

Art. 21 - A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folga e repouso regulamentares, será feita:

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

II - Por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 dias para a primeira semana de cada mês e 7 dias para as semanas subsequentes, / para os vôos de horário, serviços de reservas e sobreaviso com horário discriminado e folga;

III - Mediante convocação, por necessidade de serviço, respeitada sua programação subsequente e observadas as limitações da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984.

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

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

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

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

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

§ 1º - A hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho, não será inferior a 30 minutos da hora prevista para o início do vôo ou outras tarefas em terra determinadas pelo empregador. O término da jornada será considerado sempre com um mínimo de 30 minutos após a parada final dos motores ou término dos serviços em terra.

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

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

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

§ 2º - A papeleta individual de horário de serviço externo deverá conter, obrigatoriamente, o nome da empresa, C.G.C., endereço, nome do empregador, função do aeronauta, e deverá ser assinada e datada pelo empregador, e por ele arquivada, por um período

de 24 meses, para os efeitos de fiscalização.

Art. 25 - Os limites de jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos casos de:

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

II - Espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção;

III - Imperiosa necessidade, entendendo-se aqui, o motivo de força maior e o caso fortuito.

Parágrafo único - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho, deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, 24 horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

Art. 26 - A hora de trabalho noturno será computada como de 52 minutos e trinta segundos para todos os efeitos.

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

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

Art. 27 - Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 horas em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado até 90 minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa. Deverá ser consignada a hora de início e de término da mesma na escala de serviço e na papeleta individual de horário de serviço externo.

Art. 28 - Reserva é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição, devendo ser consignada a hora de início e de término da mesma na escala de serviço e na papeleta individual de horário de serviço externo.

Art. 29 - Os limites de vôo e pousos permitidos para uma jornada de trabalho são os seguintes:

I - 9 horas e 30 minutos e 5 pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

II - 12 horas de vôo e 6 pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;

III - 15 horas de vôo e 4 pousos na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;

IV - 8 horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º - Na hipótese do item I deste artigo, o sexto pouso só será permitido:

a - A critério do empregador quando programado para atender necessidade de serviço, e neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 hora;

b - Ou em caso de desvio para pouso alternativo.

§ 2º - Será ainda permitido o acréscimo de mais um pouso em caso de desvio para al-

ternativa, aos limites estabelecidos nos itens II e III deste artigo.

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

Art. 31 - O repouso terá duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, respeitados os seguintes limites mínimos:

I - 12 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. 32 - O tripulante terá na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 2 horas por fuso horário quando ocorrer o cruzamento de 3 ou mais fusos em um dos sentidos da viagem.

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

Parágrafo único - A folga deverá ocorrer, no máximo, imediatamente após o 6º período consecutivo de até 24 horas à disposição do empregador, contados a partir de sua apresentação, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso. (Redação alterada pela Portaria Interministerial nº 3.166, de 20 de julho de 1988)

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

§ 1º - Do número de folgas estipuladas neste artigo, serão concedidos períodos consecutivos de 24 horas cada um, devendo pelo menos um deles abranger um sábado ou um domingo integralmente.

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

Art. 35 - A duração do trabalho do tripulante, computados os tempos de vôo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 do sobreaviso, assim como o tempo de deslocamento, como tripulante extra, para assumir vôo ou retornar à base após o vôo e os tempos de adiestramento em simulador, inclusive o tempo em que o tripulante realizar outros serviços em terra escalados pela empresa, não excederá 60 horas semanais e 176 horas mensais.

CAPÍTULO IV DAS CONCESSÕES

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

§ 1º - Para os tripulantes de helicópteros, a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas com duração de 60 minutos, período este que deverá ocor-

rer no máximo até a sexta hora de trabalho contínuo, não sendo o mesmo computado na jornada de trabalho.

§ 2º - Quando o treinamento em simulador ultrapassar de 4 horas contínuas, será assegurado ao aeronauta o direito a alimentação.

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

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

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

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

Parágrafo único - A concessão de férias será participada ao aeronauta, por escrito, com a antecedência mínima de 30 dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 40 - Ressalvadas as condições mais favoráveis, as empresas calcularão a média do variável para pagamento de férias, multiplicando o valor da hora ou quilômetro em vigor, na data da concessão de férias, pela média das horas ou quilômetros voados nos 12 meses que precederem a concessão das férias.

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

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 41 - Resguardado o disposto no Capítulo III do Título IX do Código Brasileiro de Aeronáutica, os infratores das disposições constantes da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984 e desta Portaria Interministerial, ficam sujeitos à multa de valor igual a, no mínimo 20 até 200 vezes o valor de referência previsto no artigo 2º, parágrafo único da Lei nº 6.205, de 29 de abril de 1975.

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

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