



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora MARTA SUPLICY

PARECER N° , DE 2017

SF/17312.666734-58

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS,
sobre o Substitutivo da Câmara dos Deputados nº
2, de 2017, ao Projeto de Lei do Senado nº 434, de
2011, que *dispõe sobre o exercício da profissão de
tripulante de aeronave, denominada aeronauta;
revoga a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984; e dá
outras providências.*

Relatora: Senadora **MARTA SUPLICY**

I – RELATÓRIO

Em exame nesta Comissão, o Substitutivo da Câmara dos Deputados nº 2, de 2017, ao Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011, de autoria do Senador Blairo Maggi, que regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.

Quando de sua tramitação nesta Casa, em decisão terminativa e em conformidade com o parecer do Senador Paulo Paim, a Comissão de Assuntos Sociais aprovou substitutivo ao projeto de lei, que alterou significativamente o alcance e o conteúdo da proposição original, que pretendia introduzir tão somente alterações na jornada de trabalho do aeronauta, em razão da excessiva rigidez da legislação em vigor.

Na Câmara dos Deputados, adotou-se substitutivo ao projeto aprovado no Senado Federal, alterando-se sensivelmente a estrutura das disposições, com acréscimo de capítulos e sessões. O Capítulo I contém disposições sobre os tripulantes de aeronaves e sua classificação, sobre as tripulações e sobre o Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga. O Capítulo II se refere ao regime de trabalho, com disposições sobre contrato de trabalho, base contratual, escala de serviço, acomodações para descanso



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora MARTA SUPLICY

a bordo de aeronaves, limites de voos e pousos, limites da jornada de trabalho, sobreaviso e reserva, viagens, período de repouso e folga periódica. O Capítulo III disciplina a remuneração e as concessões com disposições sobre a remuneração propriamente dita, alimentação, assistência médica, uniforme, férias, certificações e habilitações. O Capítulo IV regulamenta matéria relativa às transferências provisórias e permanentes. O Capítulo V contém as disposições gerais com normas sobre tripulação composta e de revezamento, duração da jornada de trabalho, limites de voo e pousos permitidos para uma jornada e os limites de voo do tripulante em cada mês ou ano (arts. 75 a 79 e 85), que perderão eficácia trinta meses após a publicação da lei (art. 84). O Capítulo VI trata das disposições transitórias e finais.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 100, I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais discutir e votar, em caráter terminativo, proposições que versem sobre condições para o exercício de profissões.

Sob o aspecto formal, não vislumbramos óbice algum de natureza jurídica ou constitucional no projeto. A disciplina da matéria é de competência legislativa da União (art. 22, XVI, da Constituição Federal – CF) e inclui-se entre as atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, da CF).

A norma proposta não afronta os princípios adotados pela Constituição. Não há, portanto, impedimentos constitucionais formais, nem materiais. Também os requisitos de adequação às regras regimentais foram respeitados.

No mérito, não há reparos a fazer, pois a atualização da Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que *regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências*, vem em boa hora, eis que já completou mais de 30 anos.

Após todo esse tempo, fazia-se necessária a revisão de vários temas, como jornada de trabalho, remuneração, sobreaviso, folga periódica,

SF/17312.666734-58



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora MARTA SUPLICY

tempo de hora em solo, número de voos de madrugada, limites de voos e de pousos, divulgação de escala de trabalho, segurança, entre outros.

Como muito bem destacado pela relatoria na Comissão de Viação e Transportes (CVT), da Câmara dos Deputados, a principal queixa dos aeronautas está relacionada à fadiga. A legislação em vigor permite, por exemplo, que o piloto trabalhe por até 6 madrugadas seguidas. Outro aspecto sensível à categoria refere-se ao número mínimo de folgas. Hoje são 8 folgas. Este número é muito baixo se comparado aos praticados nas principais companhias aéreas do mundo: US Airways 11; Delta 12 ou 13; Southwest 15 ou 16; United 12.

Bastante criticada também é duração a jornada de trabalho para os tripulantes de aeronave: o número máximo de horas da jornada do aeronauta estabelecido no Brasil é de 11 horas, enquanto países da Europa, Estados Unidos e Austrália praticam uma Jornada “flexível” com o auxílio do sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga (SGRF), que, por meio de uma soma de fatores, oferece maior segurança para que o piloto mais descansado possa ter uma jornada de trabalho maior. A atual legislação brasileira não tem ainda previsão de implantação do sistema de gerenciamento de fadiga, já aplicado em boa parte do mundo. A jornada de trabalho na US Airways é de 10 a 14h; na Delta é de 8:30 a 13h; na Southwest, 9 a 13h; e na United é de 9 a 13h.

Vale ressaltar que os tripulantes de aeronave, pelas peculiaridades da sua atividade, além de se submeter por vezes a longas jornadas de trabalho, também sofrem com as variações constantes nos horários de trabalho por turnos. Em um dia pode-se trabalhar pela manhã e no dia seguinte, de madrugada. Na busca pela competitividade e produtividade, nem sempre é permitido dar ao piloto tempo hábil para que seu corpo se adapte às jornadas de trabalho.

A rigidez que se dispensa à jornada de trabalho desses profissionais, mais a possibilidade de o piloto ter que voar seis madrugadas consecutivas e a variação de turnos de trabalho, bem como aos poucos números de folgas estabelecidos em lei, sem a implantação de um Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga, pode levá-los a uma situação de extrema fadiga. Infelizmente, a atual legislação brasileira, defasada, não leva em consideração a fadiga como efeito de risco.

SF/17312.666734-58



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora MARTA SUPLICY

Nesse contexto, em sua tramitação na Câmara dos Deputados, após audiências e reuniões com os interessados na modernização da legislação, várias modificações foram introduzidas no projeto de lei aprovado no Senado Federal, resultando num substitutivo que busca refletir um consenso das opiniões do sindicato representante da categoria e da associação das empresas aéreas, além de órgãos governamentais, que serão responsáveis pela implantação do SGRF e a fiscalização das demais regras estabelecidas na lei.

Sem dúvida alguma, a grande inovação do Substitutivo reside na previsão de utilização do SGRF. A sua implementação representará um marco na legislação brasileira e garantirá que o Brasil passe a dispor do mais moderno instrumento de prevenção de fadiga dos aeronautas. Este instrumento é utilizado com sucesso nos Estados Unidos, Europa, Austrália e outras partes do mundo. O Brasil, por possuir uma legislação desatualizada, não permite ainda que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) regulamente esse sistema.

Importante observar que a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), órgão da Organização das Nações Unidas (ONU), recomendou a todos os seus filiados, e o Brasil é um deles, a implementação do SGRF. O sistema ajuda a companhia aérea a identificar os riscos de fadiga em suas operações, o que lhe permite programar políticas de escalas mais adequadas às suas missões. O SGRF permite o aumento da produtividade, reduz a contratação excessiva, corta custos e diminui o índice de incidentes.

Nos diversos países em que o gerenciamento da fadiga humana já foi instalado, é de responsabilidade das autoridades aeronáuticas a determinação dos limites técnicos para o uso das tripulações, contudo, os acordos coletivos de trabalho determinam os parâmetros trabalhistas do uso desse sistema, levando em consideração os impactos nos postos de trabalho, produtividade e segurança.

Enquanto hoje se permite que o aeronauta tenha o mínimo de apenas 8 folgas, propõe-se um aumento para dez, devendo, ainda, pelo menos duas destas folgas compreender um sábado e um domingo consecutivos. Permite-se, todavia, que o número mensal de folgas possa ser reduzido até nove, desde que negociado por meio de convenção ou acordo coletivo. Com isso se aproxima um pouco mais do praticado em outros

SF/17312.666734-58



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora MARTA SUPLICY

países: United – USA: 12 a 13 folgas; doméstica e internacional Jet Blue – USA: 12 folgas; doméstica low cost Southwest – USA: 15 a 16 folgas; doméstica low cost QANTAS – Australia: 10 a 12 folgas; doméstica QANTAS – Austrália: 12 a 15 folgas; Internacional Emirates - Emirados Árabes: 12 a 15 folgas; Internacional Flydubai - Emirados Árabes: 10 a 14 folgas; doméstica Easyjet – Inglaterra: 10 a 12 folgas; doméstica low cost Ryan Air – Inglaterra: 12 folgas; doméstica low cost KLM – Holanda: 12 a 15 folgas; doméstica e internacional Canadá - todas empresas Canadenses: 11 folgas; - doméstica ou internacional Aerolineas – Argentina: 9 a 11 folgas - doméstica ou internacional

SF/17312.666734-58

Ao dispor sobre o limite de horas de voo e poucos numa mesma jornada de trabalho ficou estabelecido: oito horas de voo e quatro poucos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples; onze horas de voo e cinco poucos, na hipótese de integrante de tripulação composta; catorze horas de voo e quatro poucos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e sete horas sem limite de poucos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros. Ficou determinado, ainda, que o número de poucos poderá ser aumentado de mais um, a critério do empregador, acrescendo-se, nesse caso, duas horas ao repouso que precede a jornada.

Hoje a legislação brasileira permite os seguintes limites máximos: nove horas e trinta minutos de voo e cinco poucos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples; doze horas de voo e seis poucos, na hipótese de integrante de tripulação composta; quinze horas de voo e quatro poucos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e oito horas sem limite de poucos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

Reduziu-se o limite de voos na madrugada. Hoje, o aeronauta pode voar 6 madrugadas seguidas. Alterou-se esta regra permitindo que cada piloto possa apenas voar duas madrugadas consecutivas, limitado a quatro madrugadas no período de cento e sessenta e oito horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante. O tripulante de voo ou de cabine poderá ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho; nesta condição, o tripulante não poderá ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora MARTA SUPLICY

Atualmente, a jornada de trabalho do aeronauta se encerra trinta minutos após a parada do motor, tanto para voos domésticos como para voos internacionais. Note-se que, quando da edição desta Lei, o tempo de desembarço de um voo internacional era muito menor, tendo em vista o menor número de passageiros do que há hoje. Ficou estabelecido que se mantenham em trinta minutos para os voos domésticos e quarenta e cinco minutos para voos internacionais.

Aos tripulantes de voo ficou assegurada a remuneração das horas que eles permanecem em solo entre etapas. Os valores e critérios para remuneração do período serão estabelecidos no contrato de trabalho e em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Fica evidente do exposto, portanto, que as disposições contidas no substitutivo se preocupam em adequar o exercício das atividades dos tripulantes de aeronave ao grande desenvolvimento tecnológico verificado na aviação.

As alterações na regulamentação das atividades desses profissionais objetivam, fundamentalmente, a proteção da saúde e segurança desses profissionais, prevenindo, consequentemente, os riscos de acidentes, que têm relação direta com a segurança dos usuários dos serviços de aviação. Isso se reveste da maior importância em vista do considerável incremento do volume de voos verificado nessas últimas três décadas, o que, por si só, já justifica a atualização da Lei nº 7.183, de 1984.

Cumpre-nos, por fim, por meio de emenda de redação, alterar diversos dispositivos que permitem a negociação por meio de convenções e de acordos.

Como os textos contêm as expressões “acordo ou convenção coletiva” e “acordo e convenção coletiva”, sua interpretação pode gerar equívocos em relação ao termo acordo, fundamentalmente pela possibilidade de sua compreensão como podendo ser acordo individual, certamente não constituindo intenção do substitutivo que deve estar se referindo ao acordo coletivo, tendo em vista a abrangência dos aspectos passíveis de se serem negociados, no âmbito da relação de trabalho entre os aeronautas e as empresas de transporte aéreo. Por isso, sugerimos as expressões *convenção ou acordo coletivo* e *convenção e acordo coletivo*, que não deixam dúvidas

SF/17312.666734-58



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora MARTA SUPLICY

quanto à interpretação, não se necessitando explicitar que a convenção seja coletiva, já que não há convenção individual, o que não acontece com o acordo, que pode ser tanto individual, quanto coletivo.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela aprovação do Substitutivo da Câmara dos Deputados, nº 2, de 2017, com a seguinte emenda de redação:

EMENDA DE REDAÇÃO Nº - CAS

Substitua-se, nos inciso II do parágrafo único do art. 16, § 4º do art. 19, art. 24, § 3º do art. 26, parágrafo único do art. 27, § 2º do art. 32, § 2º do art. 33, parágrafo único do art. 37, § 1º do art. 41, § 5º do art. 41, § 6º do art. 41, § 3º do art. 42, § 7º do art. 43, § 7º do art. 44, parágrafo único do art. 48, § 4º do art. 50, § 1º do art. 51, parágrafo único do art. 52, inciso II do § 1º do art. 56, § 2º do art. 56, parágrafo único do art. 57, e no *caput* do art. 59, a expressão “acordo ou convenção coletiva” por “convenção ou acordo coletivo”; nos parágrafo único do art. 5º, e no § 3º do art. 72, a expressão “acordo e convenção coletiva” por “convenção e acordo coletivo”; e no *caput* do art. 81, a expressão “acordos e convenções” por “convenções e acordos coletivos”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

SF/17312.666734-58