

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 2018

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

EMENDA MODIFICATIVA Nº /2018

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória n.º 863, de 13 de dezembro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 156

§ 3º Voos internacionais operados por empresas designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operadas por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de no máximo 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.” (NR)

“Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A preocupação com a regulação sobre a participação do capital estrangeiro, assim como o controle diretivo das empresas brasileiras que prospectem capital estrangeiro, baseia-se não só na experiência de países que utilizam essa prática, como também na vulnerabilidade que os acordos bilaterais e aberturas das Liberdades do Ar podem agregar a esse cenário.

Além da falta de compromisso das empresas dominadas pelo capital estrangeiro, demonstrado em outros países, temos um agravante adicionado pela tendência mundial de Liberalização dos Mercados de Aviação ("Abertura dos Céus"). É importante entender que a abertura do capital para estrangeiros, não é, por si só, a "Abertura dos Céus", mas é um dos principais fatores desse processo.

Os fatores presentes no cenário atual e que podem gerar reflexos isolados ou combinados são: 5ª e 6ª Liberdades do Ar; Acordos bilaterais; Fusão de grandes marcas; Intercâmbio de aeronaves; Liberdade de licenças; Liberdade de matrículas e Participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas.



Em uma primeira análise, podemos chegar à conclusão de que muitos outros segmentos de negócios já usufruem dessa permissão no Brasil, ser explorado pela participação irrestrita do capital estrangeiro. Porém, esses produtos são produzidos e, salvo exportação, vendidos e consumidos no país. Enquanto que na aviação civil, o produto final pode ser adquirido e explorado em qualquer lugar, passando pelo Brasil sem que qualquer relação comercial seja estabelecida. Portanto, sem uma análise dos impactos, pode trazer riscos para o sistema, sociedade e trabalhadores.

Deixando-se de lado a soberania e evasão de divisas, é inconcebível que se faça qualquer abertura sem a proteção laboral através de ressalvas trabalhistas, que garantam, pelo menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros, a exemplo de nações avançadas que se preocupam com seus cidadãos e consideram as proteções trabalhistas em seus acordos e leis. Entende-se que o elo mais vulnerável do sistema, em caso de abertura irrestrita do capital, seja a mão de obra embarcada, o que justifica a defesa da ressalva trabalhista apresentada.

Tendo em vista que o uso da 5ª liberdade do ar pode significar a transferência de rotas hoje operadas por empresas e tripulantes brasileiros para empresas estrangeiras, gerando desemprego, fuga de impostos e até mesmo uma dificuldade em controle regulatório, entendo que a sociedade brasileira assim como os aeronautas brasileiros, necessitam de uma ressalva a fim de evitar este efeito colateral indesejado.

Os direitos de tráfego acordados entre países (acordos bilaterais) determinam o uso de determinadas rotas para cada estado explorar (sobrevoadando ou passando pelo outro estado em comum acordo). Definindo a obrigatoriedade do estado brasileiro em designar as rotas internacionais (direitos de tráfego brasileiro) as quais acordou bilateralmente com outros estados, para tripulantes brasileiros e com contrato de trabalho no Brasil, entendo que protegeremos e até potencializamos um crescimento para os empregos (e impostos) brasileiros.

Ademais, é importante salientar que os direitos de tráfego de outros países não terão sua eficácia afetada por tal dispositivo e os voos que hoje passam pelo Brasil com tripulações estrangeiras continuarão a fazer o mesmo, a única mudança está na obrigatoriedade de direitos de tráfego brasileiros sejam utilizados por tripulantes brasileiros.

Por essas razões e em decorrência dos debates que foram travados na ocasião de discussão da Medida Provisória n.º 714, de 2016, que tinha conteúdo análogo, foi possível estabelecer amplo acordo entre o Parlamento e o governo Michel Temer no sentido assegurar as ressalvas supramencionadas, conforme constava nas alterações à Lei n.º 7.565, especificamente ao art. 181, § 5º, decorrentes do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 13/2016 e, posteriormente, da emenda aglutinativa n.º 1, do deputado Baleia Rossi (MDB/SP), ao art. 181, § 2º. Todavia, diante do prazo exíguo para votação da Medida Provisória no Senado Federal, bem como em razão da resistência apresentada pelo senadores no tocante à elevação do capital estrangeiro até 100%, o governo acabou sendo forçado a vetar todas as alterações realizadas no art. 181.

Em 2017, o governo novamente propôs a discussão do assunto, dessa vez através do PL 7425/2017, que além de retirar as restrições acerca do limite de capital estrangeiro nas empresas aéreas, também criava a Agência Brasileira de Promoção do Turismo - Embratur. Na ocasião, o projeto foi apensado ao PL 2724/2015, cuja

relatoria ficou a cargo do deputado Paulo Azi (DEM/BA). Em seu relatório, Azi manteve o acordo pactuado entre o Parlamento, o Governo Federal e os Aeronautas, assegurando ressalvas trabalhistas aos tripulantes brasileiros, nos termos da alteração promovida ao art. 156, § 3º do CBA, que é exatamente a mesma redação da presente emenda.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para assegurar o cumprimento do amplo acordo promovido entre as partes, de modo a proteger os aeronautas brasileiros através da aprovação desta emenda modificativa.

Sala das Sessões, 18 de dezembro de 2018.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal



CD/18123.77797-00