



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CAE

(ao PLP n.º 245, de 2019)

Acrescente-se o inciso IV ao art. 3º do PLP 245/2019, com a seguinte redação:

“Art. 3º.....
.....
IV – serviço aéreo embarcado.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Historicamente os aeronautas possuíam aposentadoria com 25 anos de serviço e idade mínima de 45 anos, conforme o disposto na Lei nº 3.501, de 21 de dezembro de 1958.

A Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960, institui a aposentadoria especial para várias categorias profissionais e estabeleceu que a aposentadoria do aeronauta seria regida por legislação especial da própria categoria. Embora revogado o art. 31 da Lei nº 3.807/60, restou mantido o direito a aposentadoria especial do aeronauta regido por legislação especial, conforme a Lei nº 5.890, de 1973.

Pelo Decreto-lei nº 158, de 10, de fevereiro de 1967, recepcionado pelo Decreto nº 83.080, de 24 de janeiro de 1979, o aeronauta estava inserto no rol de atividades especiais, portanto apto à aposentadoria especial.

Promulgada a atual Constituição em 5 de outubro de 1988, com a aprovação da Lei nº 8.032, de 28 de abril de 1995, e a promulgação da Emenda Constitucional nº 20, de 1998, passou-se a vedar a existência de critérios diferenciados para obtenção de aposentadoria, exceto no caso de atividades exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física e quando se tratar de segurados portadores de deficiência, nos termos definidos em lei complementar. A EC





SENADO FEDERAL

20/98, e a EC 47/2005, passaram a exigir esse requisito, nos termos do § 1º do art. 201 da Constituição:

Art. 201. A previdência social será organizada sob a forma de regime geral, de caráter contributivo e de filiação obrigatória, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial, e atenderá, nos termos da lei, a: [\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\) \(Vide Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

(...)

§ 1º É vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos beneficiários do regime geral de previdência social, ressalvados os casos de atividades exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física e quando se tratar de segurados portadores de deficiência, nos termos definidos em lei complementar, [\(Redação dada pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005\) \(Regulamento\) \(Vigência\)](#)

A Lei complementar referida no do §1º do art. 201, da Constituição, inserido pela EC nº de 1998 e alterada redação pela EC 47 de 2005, todavia, nunca veio a ser editada, exceto para dispor sobre a aposentadoria das pessoas com deficiência (Lei Complementar 142, de 2013).

Cumprido salientar que a exigência de comprovação da atividade insalubre/perigosa passa a existir com a Lei nº 9.032, de 28 de abril de 1995, art. 57, § 3º, e a partir da Lei nº 9.528, de 10 de dezembro de 1997 a comprovação deve ser feita por formulário-padrão embasado em laudo técnico ou por perícia técnica: os PPP (Perfil Profissiográfico Previdenciário).

O Decreto nº 3.048, de 1999, em seu art. 190, parágrafo único, extingue a partir de 16 de dezembro de 1998 a aposentadoria especial do aeronauta nos moldes do Decreto-lei nº 158, de 10 de fevereiro de 1967, passando esse direito a submeter-se às regras de aposentadoria especial então estabelecidas, ou seja, dependente da



SF/19244.24275-70



SENADO FEDERAL

comprovação da exposição aos agentes nocivos, notadamente a pressão atmosférica anormal.

Desta feita, o simples fato de os decretos não mais contemplarem o aeronauta como atividade especial, não significa que não seja mais possível o reconhecimento da especialidade da atividade, já que todo o ordenamento jurídico, hierarquicamente superior, traz a garantia de proteção à integridade física do trabalhador.

Na atualidade a concessão da aposentadoria especial aos aeronautas é deferida judicialmente com fulcro no art. 201, §1º, da atual Constituição combinado com os art. 57 e 58, da Lei nº 8.213/91, que asseguram expressamente o referido direito ao segurado que exerçam atividades em condições que coloquem em risco a sua saúde e integridade física.

Tanto que, ao menos desde 2014 o Superior Tribunal de Justiça tem o entendimento predominante no sentido de reconhecer a aposentadoria especial aos aeronautas, tendo em vista a submissão à constante variação de pressão atmosférica em virtude dos voos sequenciais, interior dos aviões - local fechado, submetido a condições ambientais artificiais, com pressão superior à atmosférica - reveste-se de todas as características das câmaras hiperbáricas em relação às quais há expressa previsão legal que reconhece a condição especial do labor exercido no seu interior.

PROCESSUAL CIVIL. PREVIDENCIÁRIO. AUSÊNCIA DE OMISSÃO. ART. 535, II, DO CPC. AERONAUTA. APOSENTADORIA ESPECIAL. REEXAME DE PROVAS. SÚMULA 7 DO STJ. 1. Constato que não se configurou a ofensa ao art. 535, I e II, do Código de Processo Civil, uma vez que o Tribunal de origem julgou integralmente a lide e solucionou a controvérsia, tal como lhe foi apresentada. 2. **O TRF concluiu: o entendimento predominante no STJ é de ser cabível o reconhecimento da especialidade no caso de tripulantes de aeronaves, tendo em vista a submissão à constante variação de pressão atmosférica em virtude dos voos sequenciais, pois o interior dos aviões - local fechado, submetido a condições ambientais artificiais, com pressão superior à atmosférica - reveste-se de todas as**





SENADO FEDERAL

características das câmaras hiperbáricas em relação às quais há expressa previsão legal que reconhece a condição especial do labor exercido no seu interior. 3. Rever o entendimento de que a atividade de comissário de bordo se enquadra como especial esbarra no óbice da Súmula 7/STJ. Precedente: AgRg no REsp 1.440.961/PR, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, DJe 2/6/2014. 4. Recurso Especial não provido. (STJ - REsp: 1490876 RS 2014/0274613-0, Relator: Ministro HERMAN BENJAMIN, Data de Julgamento: 25/11/2014, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 04/12/2014)

Neste ano de 2019, o Superior Tribunal de Justiça ratifica o entendimento predominante de reconhecimento da aposentadoria especial aos aeronautas, que têm a sua especialidade reconhecida, seguindo a jurisprudência predominante do Tribunal Regional Federal da Quarta Região, tendo em vista que constitui agente nocivo a "pressão atmosférica anormal" no interior de aeronave, por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto nº 53.831/64 e código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto 83.080/79

PREVIDENCIÁRIO. PROCESSO CIVIL. APOSENTADORIA. RECONHECIMENTO DE TEMPO DE SERVIÇO ESPECIAL. CERCEAMENTO DE DEFESA. AERONAUTA. PRESSÃO ATMOSFÉRICA ANORMAL. PERMANÊNCIA NA ATIVIDADE ESPECIAL. POSSIBILIDADE. 1. O reconhecimento da especialidade e o enquadramento da atividade exercida sob condições nocivas são disciplinados pela lei em vigor à época em que efetivamente exercida, passando a integrar, como direito adquirido, o patrimônio jurídico do trabalhador. 2. É possível a implantação do benefício de aposentadoria especial sem a necessidade de afastamento das atividades exercidas sob condições especiais, tendo em vista a inconstitucionalidade do artigo 57, § 8º, da Lei nº 8.213/91, declarada pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região. 3. **As atividades de aeronauta,**



SF/19244.24275-70



SENADO FEDERAL

que se realizam a bordo de aeronaves, têm a sua especialidade reconhecida, segundo a jurisprudência do Tribunal Regional Federal da Quarta Região, tendo em vista que constitui agente nocivo a "pressão atmosférica anormal" no interior de aeronave, por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto nº 53.831/64 e código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto 83.080/79. (TRF-4 - AC: 50403013320164047100 RS 5040301-33.2016.4.04.7100, Relator: OSNI CARDOSO FILHO, Data de Julgamento: 09/04/2019, QUINTA TURMA).

O exercício da profissão do aeronauta de que trata a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, em razão da especialidade da atividade exercida que coloca em risco a saúde e a integridade física, por diversos fatores, tais como pressão atmosférica anormal, vibração, temperatura, qualidade do ar, baixa umidade, ruído, radiação ionizante, jornadas com travessia de vários fusos, aclimatação, variações de altitude, alteração do ciclo circadiano, alimentação, qualidade do sono, dentre outros agentes.

As empresas aéreas, pagam mensalmente em recibo salarial a verba intitulada "compensação orgânica" de 20% (vinte por cento) sobre o salário base, para compensa os desgastes físicos orgânicos causados pela pressurização, pagam ainda mensalmente o adicional de periculosidade de 30% (trinta por cento) sobre o salário base.

Assim é que a aeronauta gestante, em razão da inexorável ofensa à saúde, é afastada de seu trabalho, pelo risco de aborto espontâneo, com direito ao auxílio doença, seguido do benefício salário maternidade.

É inegável que os aeronautas exercem suas atividades em ambiente de baixa pressão atmosférica no interior da aeronave, por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto 53.831/61, código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto 83.080/79, código 2.0.5 (pressão atmosférica anormal) do Decreto 2.172/97, e código 2.0.5 (pressão atmosférica anormal) do Decreto 3.048/99. 15, bem como à refração do ar no interior da aeronave, adequam-se ao quesito insalubridade.

Nada obstante, as jornadas noturnas, as realizadas nas madrugadas são apontadas como aquelas que mais geram influências sobre o corpo do aeronauta e



SF/19244.24275-70



SENADO FEDERAL

contribuem para aumentar o quadro de fadiga geral. Acidentes aéreos específicos já estudados têm como causa direta a fadiga.

Sem adentrar nas jornadas extenuantes que exigem vários pousos e decolagens, acarretam uma sobrecarga no organismo por sofrer constantes alterações pelo processo de pressurização/despressurização e variações de temperatura.

Mesmo quando em repouso dentro do avião, o aeronauta não consegue adormecer por falta de condições básicas necessárias a esse repouso e pela preocupação relacionada às responsabilidades inerentes a sua função.

É público e notório que o ambiente de trabalho do aeronauta é extremamente artificial, com variações bruscas de temperatura, ruído, calor e vibrações, causando com maior frequência os sintomas de fadiga crônica, em razão de sua organização de trabalho de constante troca de horários.

Demais disso, as jornadas que cruzam a partir de 3 (três) fusos horários distintos, são reconhecidas pela Agencia Nacional da Aviação Civil Brasileira ANAC, como causa direta à fadiga da tripulação.

No que diz respeito à exposição de ruídos, há de se observar, caso a caso, a tabela do Anexo I da NR 15 do (extinto) Ministério do Trabalho e Emprego, visto que cada nível de decibéis suporta um limite temporário de exposição. A doutrina moderna avança no estudo dos malefícios que o ruído traz ao corpo humano pela vibração das ondas sonoras, muito além da agressão à audição (que, eventualmente, possa ser amenizada pelo uso de EPIs).

Não se pode olvidar, ainda, que o labor do aeronauta também conta com a incidência de radiação não ionizante (radiação UVA/UVB), vibrações, baixa umidade do ar dentro das cabines, radiações eletromagnéticas, radiação solar em grandes altitudes, variações de pressão atmosférica, temperaturas e posturas incômodas decorrente da permanência prolongada dentro das cabines (ergonomia).

Devido aos agentes nocivos, aos quais estão expostos, os aeronautas estão mais predispostos a terem doenças respiratórias, doenças de pele, doenças vasculares, doenças decorrentes de barotrauma e hipóxia, entre outros.

No concreto, há uma infinidade de ações previdenciárias distribuídas em todo território nacional, cujas decisões têm sido no sentido de reconhecer a aposentadoria





SENADO FEDERAL

especial aos aeronautas, indubitavelmente em razão da pressurização, com gastos à União tanto na defesa da autarquia, quanto na responsabilização pelos valores acumulados retroativos ao pedido administrativo e por honorários sucumbências, além dos pagamentos futuros.

Estima-se que no Brasil existam cerca de 20.000 (vinte mil) tripulantes que seguramente trabalham com diversos fatores nocivos à saúde com direito a aposentadoria especial.

Considerando todo o exposto, a presente emenda visa tão somente conferir segurança jurídica aos profissionais que trabalham embarcados em aeronaves e são notoriamente expostos a uma série de agentes nocivos que asseguram o direito a aposentadoria especial.

Ante o exposto, espera-se que seja acolhida a presente Emenda.

Sala das Comissões, 18 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO



SF/19244.24275-70