

**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**

A presente emenda visa conferir justiça aos comissários e pilotos de aeronaves no tocante à concessão de aposentadoria especial decorrente das peculiaridades inerentes ao exercício de suas atividades.

Assim, cumpre 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).

Atualmente a concessão da aposentadoria especial dos 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 (STJ) 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 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:



Em 2019, o STJ ratificou o entendimento predominante de reconhecimento da aposentadoria especial aos aeronautas, que têm a sua especialidade reconhecida, seguindo a jurisprudência predominante do Tribunal Regional Federal (TRF) 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, 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.

Ressalte-se, ainda, que as empresas aéreas, pagam mensalmente em recibo salarial a verba intitulada "compensação orgânica" de 20% sobre o salário base, para compensa os desgastes físicos orgânicos causados pela pressurização, pagam ainda mensalmente o adicional de periculosidade de 30% sobre o salário base.

Outrossim, cabe salientar 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.

Como se percebe, 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.

De mais a mais, as jornadas noturnas, as realizadas nas madrugadas são apontadas como aquelas que mais geram influências sobre o corpo do aeronauta e contribuem para aumentar o quadro de fadiga geral. Acidentes aéreos específicos já estudados têm como causa



direta a fadiga. Isso 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. As jornadas que cruzam a partir de 3 fusos horários distintos, são reconhecidas pela Agência Nacional da Aviação Civil Brasileira (ANAC), como causa direta à fadiga da tripulação.

Cabe lembrar, ainda, 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.

No tocante 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).

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.

Cabe lembrar, ainda, que existe uma infinidade de ações previdenciárias distribuídas em todo território nacional, cujas decisões têm sido no sentido de reconhecer a aposentadoria 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, onerando os cofres públicos e causando insegurança jurídica para os cerca de 200.000 profissionais atualmente em exercício.

Assim, a presente emenda visa tão somente conferir segurança jurídica aos profissionais que trabalham embarcados em aeronaves, assegurando-lhes definitivamente o direito a aposentadoria especial.

Diante de todo o exposto, espera-se que seja acolhida a presente Emenda.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2019

**Senador ELMANO FÉRRER**  
**PODEMOS/PI**



SF/19302.40251-71