



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

**EMENDA Nº - CAE**  
(ao PLP nº 245, de 2019)

Acrescente-se o seguinte inciso IV ao art. 3º do Projeto de Lei Complementar nº 245, de 2019:

“Art. 3º .....  
.....  
IV - serviço aéreo embarcado.”

**JUSTIFICAÇÃO**

Atualmente, a aposentadoria especial é concedida aos aeronautas com 25, 20 ou 15 anos de labor nocivo à saúde, independentemente da idade do trabalhador, e o valor do benefício é obtido a partir da média aritmética de 80% do período contributivo referente às maiores contribuições, sem incidência do fator previdenciário.

Com a Reforma da Previdência, passa a ser exigida a idade mínima de 60 anos para homem e mulher e 25 anos de contribuição. Além disso, o valor do benefício será calculado com base na média de todas as contribuições feitas ao INSS, ou seja, de partida, haverá uma perda no valor.

Em comum, o texto atual exige a comprovação do fator nocivo à saúde. Esse aspecto não foi modificado pela Reforma da Previdência.

Outro aspecto que merece atenção é o fato de que, hoje, se a pessoa tem apenas 10 anos na situação de especial, para aposentadoria comum são contados 14 anos; no entanto, com a Reforma, passam a ser contados apenas 10 anos.



SF/19622.56697-32



## Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

Por certo, a sociedade deve buscar com a aposentadoria especial compensar o trabalhador exposto a atividades prejudiciais à saúde, dada a especificidade própria do trabalho.

Cumprе salientar que, antes do início da década de 80, o Brasil não possuía técnicos em segurança do trabalho ou peritos capacitados ao reconhecimento dessas atividades e, à época, a opção legislativa convergiu por relacioná-las em decretos. Assim, quem exercesse atividade ali prevista já tinha seu reconhecimento legal.

Os aeronautas estavam insertos no rol de atividades especiais, portanto aptos à aposentadoria especial desde o Decreto-lei nº 158, de 10 de fevereiro de 1967, recepcionado pelo Decreto nº 83.080, de 24 de janeiro de 1979, mas revogado pelo Decreto nº 3.048, de 1999, que excluiu expressamente os aeronautas do rol de atividades consideradas especiais, em seu art. 190, parágrafo único:

**Art. 190.** A partir de 14 de outubro de 1996, não serão mais devidos os benefícios de legislação específica do jornalista profissional, do jogador profissional de futebol e do telefonista.

*Parágrafo único.* A aposentadoria especial do aeronauta nos moldes do Decreto-lei nº 158, de 10 de fevereiro de 1967, está extinta a partir de 16 de dezembro de 1998, passando a ser devida ao aeronauta os benefícios deste Regulamento.

Todavia, com a promulgação da Lei nº 9.032, de 28 de abril de 1995, a caracterização de atividade especial por exercício de funções especificadas deixou de existir, passando a ser necessária a comprovação de atividade insalubre ou perigosa, conforme o disposto no art. 57, § 3º:

**Art. 57.** A aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência exigida nesta lei, ao segurado que tiver trabalhado sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme dispuser a lei.

.....  
§ 3º A concessão da aposentadoria especial dependerá de comprovação pelo segurado, perante o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), do tempo de trabalho permanente, não ocasional nem intermitente, em condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante o período mínimo fixado.



SF/19622.56697-32



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

Dessa forma, para o labor até 28 de abril de 1995, admite-se o reconhecimento da especialidade do trabalho por categoria profissional; a partir de então até 5 de maio de 1997, faz-se necessária a demonstração da efetiva exposição a agentes prejudiciais à saúde de forma não ocasional nem intermitente, por qualquer meio de prova; e, por fim, depois disso, a comprovação deve ser feita por formulário-padrão embasado em laudo técnico ou por perícia técnica: os Perfis Profissiográficos Previdenciários – PPPs.

Diante deste cenário, é notório que atualmente a questão previdenciária envolvendo os aeronautas é o reconhecimento administrativo e judicial de sua atividade como especial para fins de aposentadoria.

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 nº 53.831/61, ao código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto nº 83.080/79, ao código 2.0.5 (pressão atmosférica anormal) do Decreto nº 2.172/97, e ao código 2.0.5 (pressão atmosférica anormal) do Decreto nº 3.048/99, bem como há refração do ar no interior da aeronave, adequando-se ao quesito de insalubridade.

As empresas aéreas costumam pagar mensalmente em recibos salariais o adicional de periculosidade de 30% (trinta por cento) sobre o salário base e a “compensação orgânica” de 20% (vinte por cento) sobre o salário base para compensar os desgastes físicos orgânicos causados por essa pressurização.

Ademais, as jornadas noturnas e as realizadas nas madrugadas são apontadas como aquelas que mais geram influência sobre o corpo do aeronauta e contribuem para aumentar o quadro de fadiga geral. Alguns acidentes aéreos têm como causa direta a fadiga e a sobrecarga horária exigida da tripulação por parte de seus empregadores.

Ressalte-se que as jornadas que cruzam a partir de 3 (três) fusos horários distintos são reconhecidas pela Agência Nacional da Aviação Civil Brasileira – ANAC – como causa direta de 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).



SF/19622.56697-32



## Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

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 decorrentes da permanência prolongada dentro das cabines (ergonomia).

Outro dado significativo é o fato da aeronauta gestante, que em razão da inexorável ofensa à saúde, é afastada de seu trabalho com direito ao auxílio doença seguido do benefício salário maternidade.

Ocorre que, de um modo geral, avaliando os PPPs emitidos pelas companhias aéreas falidas ou em operação, é possível observar omissões e lançamentos de informações prejudiciais.

De certo, verifica-se que existe erro no preenchimento dos PPPs, muitas vezes proposital, visto que a alíquota da contribuição GIL-RAT (antigo Seguro de Acidente de Trabalho – SAT) correspondente à Contribuição do Grau de Incidência de Incapacidade Laborativa decorrente dos Riscos Ambientais do Trabalho, prevista no Anexo V do Regulamento da Previdência Social (RPS), paga pela empresa, corresponde diretamente ao grau de risco da atividade preponderante (Súmula 351, STJ), sendo que quanto mais arriscada a atividade, maior o percentual.

Além disso, igualmente coligado ao grau de risco ambiental de cada empresa está o multiplicador FAP, cujos índices variam de acordo com a gravidade, frequência e os custos dos acidentes de trabalho, podendo aumentar ou reduzir o SAT básico mediante um multiplicador variável entre 0,50 e 2,00 a ser aplicado à alíquota da GIL-RAT.

Destarte, sem o devido amparo técnico e documental, o tripulante postulante do benefício previdenciário recorrentemente tem seu pedido negado pela autarquia, ante a dificuldade de obter um PPP correlacionado ao período de reconhecimento de labor pleiteado ou, ainda, por não conseguir cumprir as exigências de documentação complementar, como o LTCAT (Laudo Técnico de Condições de Ambiente de Trabalho), os programas PCMSO e PPRA e as perícias diversas que podem ser requeridas, documentos estes que não são entregues aos aeronautas no decorrer do contrato de trabalho.

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



SF/19622.56697-32



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

aposentadoria especial aos aeronautas, indubitavelmente em razão da pressurização. Tais ações geram gastos à União tanto na defesa da autarquia, quanto na responsabilização pelos valores acumulados retroativos ao pedido administrativo e por honorários sucumbenciais.

Ao menos desde 2014, o STJ tem entendimento predominante no sentido de reconhecer a aposentadoria especial aos aeronautas. O Tribunal entendeu que a submissão à constante variação de pressão atmosférica em virtude dos voos sequenciais no interior dos aviões – local fechado, submetido a condições ambientais artificiais, com pressão superior a 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. Veja-se:

PROCESSUAL CIVIL. PREVIDENCIÁRIO. AUSÊNCIA DE OMISSÃO. ART. 535, II, DO CPC. AERONAUTA. APOSENTADORIA ESPECIAL. REEXAME DE PROVAS. SÚMULA 7 DO STJ. 1. Constatado 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: Ministro HERMAN BENJAMIN, Data de Julgamento: 25/11/2014, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 04/12/2014).

Neste ano de 2019, o STJ ratificou o entendimento predominante de reconhecimento da aposentadoria especial aos aeronautas, que têm a sua especialidade reconhecida, nos termos da jurisprudência do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, tendo em vista que a "pressão atmosférica anormal" (por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto nº 53.831/64 e ao código 1.1.6



SF/19622.56697-32



Gabinete do Senador RODRIGO PACHECO

(pressão atmosférica) do Decreto nº 83.080/79) constitui agente nocivo no interior da aeronave. Neste mesmo julgamento, o STJ asseverou o entendimento do Tribunal Regional Federal da 4ª Região pela inconstitucionalidade do artigo 57, § 8º, da Lei nº 8.213/91.

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.

Sala da Comissão,

Senador **RODRIGO PACHECO**

