



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 964, de 2020**, que "Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta."

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	001
Deputado Federal Enio Verri (PT/PR)	002; 003; 004
Deputado Federal Cezinha de Madureira (PSD/SP)	005
Senador Vanderlan Cardoso (PSD/GO)	006
Senador Rogério Carvalho (PT/SE)	007; 008; 009
Senador Jaques Wagner (PT/BA)	010; 011
Deputado Federal José Guimarães (PT/CE)	012; 013; 014; 015
Senador Angelo Coronel (PSD/BA)	016
Senador Randolfe Rodrigues (REDE/AP)	017; 018

**TOTAL DE EMENDAS: 18**



Página da matéria



## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 964, DE 8 DE MAIO DE 2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

### **EMENDA MODIFICATIVA N.º \_\_\_\_\_/2020**

(Do Sr. Hugo Leal)

Altere-se o § 3º do Art. 1º da Medida Provisória nº 964, de 8 de maio de 2020, conforme a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20.....

.....  
§ 3º O disposto neste artigo não se aplica quando o operador da aeronave for órgão ou entidade da administração pública ou contratado por ela, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Em tempos de calamidade pública em que se faz necessária a ajuda privada para a realização de operações aéreas de interesse público e comprovada urgência, a presente emenda complementa o dispositivo sugerido na Medida Provisória ao prever que a exceção à regra prevista também se aplica aos operadores privados contratados por órgãos e entidades da administração pública. Desse modo, seria possível ter tripulação de um operador nas aeronaves do governo, ou tripulação do governo em aeronaves de operador privado, ou ainda, operadores poderiam fazer parceria para executarem missão para administração pública.

Sala da Comissão, em 12 de maio de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 964, DE 2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

### **EMENDA MODIFICATIVA N° \_\_\_\_\_**

Modifique-se o art. 1º da Medida Provisória nº 964, 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º .....  
“Art. 20. ....

§ 3º No exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, o Poder Público poderá contratar, excepcionalmente, empresa prestadora de serviços a terceiros para fornecer aeronaves tripuladas ou operar aeronaves do órgão ou entidade da administração pública, por processo prévio de licitação, devendo tal empresa contratar, remunerar e dirigir diretamente o trabalho dos aeronautas, nos termos disposto nesta lei.” (NR)

### **JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória nº 964, de 2020, não apresenta cumprimento dos requisitos constitucionais para a continuidade válida de sua tramitação, realçando-se que também não dispõe de efeitos para momento de pandemia, no entanto, para corrigir a redação do texto proposto, caso não haja o reconhecimento da sua constitucionalidade flagrante, apresentamos a presente emenda.

É preciso que se garanta que, na ausência de servidores públicos dos órgãos ou entidades que possuem ou utilizam aeronaves no cumprimento de suas atividades ou missões institucionais, o Poder público possa realizar a contratação de empresa terceirizada prestadora de serviços aeronáuticos, nos moldes legais fixados pelo ordenamento jurídico existente, posto que não se pode admitir a prática de intermediação de mão de obra no país, neste caso concreto, simulada por contratações de aeronautas por via atravessada, até mesmo pela compreensão de que “trabalho não é mercadoria”. Do mesmo modo, nos casos em que a Administração Pública contrate aeronave tripulada, os contratos de trabalho sejam cumpridos nos termos da lei específica.

Temos a convicção e amparo constitucional para a defesa dos direitos desses trabalhadores, pelos parâmetros da dignidade, instituídos pela Constituição Federal e, especificamente, pela Lei 13.475, de 2017, onde consta definido os moldes e as condições de contratação do trabalho de aeronautas.

Portanto, peço a aprovação da emenda pelos nobres pares.

Sala da Comissão, 13 de Maio de 2020.

Deputado ENIO VERRI  
PT/PR

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 964, DE 2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

### **EMENDA MODIFICATIVA N° \_\_\_\_\_**

Modifique-se o art. 1º da Medida Provisória nº 964, 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º .....

“Art. 20. ....

**§ 3º** No exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, o Poder Público poderá contratar, excepcionalmente, empresa prestadora de serviços a terceiros para fornecer aeronaves tripuladas ou operar aeronaves do órgão ou entidade da administração pública, por processo prévio de licitação, devendo tal empresa contratar, remunerar e dirigir diretamente o trabalho dos aeronautas, nos termos disposto nesta lei.

**§4º.** É vedada a adoção de práticas de intermediação de mão-de-obra para a contratação de aeronautas por órgãos ou entidades da administração pública, independente de a operação institucional ocorrer em aeronaves pertencentes ao poder público ou à iniciativa privada, devendo os contratos de trabalho serem sempre realizados por empresa prestadora de serviço específico.” (NR)

### **JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória nº 964, de 2020, não apresenta cumprimento dos requisitos constitucionais para a continuidade válida de sua tramitação, realçando-se que também não dispõe de efeitos para momento de pandemia, no entanto, para corrigir a redação do texto proposto, caso não haja o reconhecimento da sua inconstitucionalidade flagrante, apresentamos a presente emenda.

É preciso que se garanta que, na ausência de servidores públicos dos órgãos ou entidades que possuem ou utilizam aeronaves no cumprimento de suas atividades ou missões institucionais, o Poder público possa realizar a contratação de empresa terceirizada prestadora de serviços aeronáuticos, nos moldes legais fixados pelo ordenamento jurídico existente, posto que não se pode admitir a prática de intermediação de mão de obra no país, neste caso concreto, simulada por contratações de aeronautas por via atravessada, até mesmo pela compreensão de que “trabalho não é mercadoria”. Do mesmo modo, nos casos em que a Administração Pública contrate aeronave tripulada, os contratos de trabalho sejam cumpridos nos termos da lei específica.

Na presente emenda, também se inclui a vedação explícita da prática de intermediação de mão-de-obra, por mera afirmação da vedação que se depreende do sistema de proteção ao trabalho, e que, independente das circunstâncias, a tripulação será sempre contratada por empresa prestadora desses serviços específicos, com quem os trabalhadores guardam o vínculo laboral.

Temos a convicção e amparo constitucional para a defesa dos direitos desses trabalhadores, pelos parâmetros da dignidade, instituídos pela Constituição Federal e,

especificamente, pela Lei 13.475, de 2017, onde consta definido os moldes e as condições de contratação do trabalho de aeronautas.

Portanto, peço a aprovação da emenda pelos nobres pares.

Sala da Comissão, 13 de Maio de 2020.

Deputado ENIO VERRI  
PT/PR

## MEDIDA PROVISÓRIA N° 964, DE 2020

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

### EMENDA SUPRESSIVA N° \_\_\_\_\_

Art. 1º Suprime-se o art. 1º da Medida Provisória.

### JUSTIFICAÇÃO

A MP serve para acrescentar o §3º ao art. 20 da Lei 13.475/2017, *que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta*. O artigo que se quer suprimir, trata de afastar a obrigatoriedade trabalhista do Poder Público em relação aos tripulantes a bordo da aeronave, quando o operador for órgão ou entidade da administração pública, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia.

A inovação trazida pela Medida Provisória se propõe a criar uma exceção à regra de obrigatoriedade dos contratos de trabalho dos aeronautas serem formalizados diretamente com o operador da aeronave, no caso de ser o operador a Administração Pública. A abertura para modalidades outras de contratação de tripulantes, oferece risco aos profissionais no exercício de suas atividades, visto que estas exigem não apenas significativa qualificação, mas também habilidade que garanta a segurança de todos os presentes na aeronave.

Na exposição de motivos o governo parte da premissa que “*tendo em vista que os órgãos e entidades da Administração Pública são considerados os operadores das aeronaves utilizadas para realizar as operações aéreas destinadas à consecução de suas atribuições legais, a previsão contida no caput do art. 20 da Lei nº 13.475, de 2017, acaba por inviabilizar a contratação de aeronaves tripuladas pela Administração Pública, visto que os pilotos e mecânicos de voo não detêm vínculo empregatício com os órgãos e entidades contratantes, mas sim com a empresa contratada para fornecer as aeronaves tripuladas*”.

Ocorre que, a administração pública pode arrendar uma aeronave, adquirindo a condução técnica desta e sendo a autoridade sobre a tripulação, mas também pode fazer fretamento, caso em que o operador de aeronave seria a empresa aérea, que se comprometeria a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se à empresa o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

O texto da MP não é suficientemente claro sobre as formas com que pretende lidar com essas contratações. Menos ainda, sobre as situações em que envolveria o uso de aeronaves pertencentes a órgãos ou entidades públicas e que, para serem usadas nas atividades institucionais, necessitam tripulantes que o Poder Público pode não ter disponíveis. Nesse caso, não é aceitável a redação da MP que deixa sob risco as modalidades de contratação e susta a segurança jurídica dos profissionais, em relação a seus direitos duramente conquistados em lei, no ano de 2017.

De acordo com a previsão do art. 123 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86), considera-se operador ou explorador de aeronave:

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

- II - o proprietário da aeronave** ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;
- III - o fretador** que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;
- IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.**

Portanto, a justificativa apresentada na Exposição de Motivos não é plausível, tendo em vista que a Administração poderá contratar, através de licitação, aeronaves já tripuladas para a consecução de suas políticas e missões. E, neste caso, a Administração não é a operadora, como faz querer crer equivocadamente a exposição de motivos. O vínculo empregatício direto é com a empresa dona da aeronave ou fretador, responsável pela condução técnica, direção e autoridade sobre a tripulação.

Assim, o fato da Administração fretar a aeronave e seus tripulantes, não a torna operadora de aeronave, por mais que a missão seja de incumbência da Administração. No caso de arrendamento ou outras formas de locação de aeronaves pertencentes à iniciativa privada, a empresa pode manter a qualidade de operadora do voo, que continua sendo responsável pela condução técnica, direção e autoridade sobre a tripulação (mecânicos, pilotos, ou quaisquer aeronautas).

Portanto, a administração pode livremente contratar aeronaves, desde que, necessitando de tripulação, esta seja contratada diretamente pela empresa que presta os serviços, não havendo qualquer necessidade de alteração na lei. Repita-se, os órgãos e entidades da Administração Pública não se tornam operadores de aeronave pela mera contratação de aeronaves para a realização de operações aéreas. Há formas de contratação possíveis que permitem que a operadora continue sendo a empresa contratada dos profissionais e, portanto, garantido o vínculo destes com a empresa.

A única razão para a alteração na referida lei é o caso de a Administração Pública possuir uma aeronave, portanto, a aeronave ser patrimônio público. Nesse caso, a Administração como operadora, e caso não disponha de tripulação, deve, por motivos de segurança, contratar diretamente sua tripulação.

Atualmente servidores públicos concursados são preparados e habilitados para servirem à Administração como aeronautas, garantindo a primarização estabelecida na lei e a segurança das operações de voo, razão primeira desta previsão legal. Isso porque, é extremamente importante que os tripulantes tenham relação direta com os operadores das aeronaves.

Tal lógica é crucial para a segurança da atividade e não pode ser afastada por ser a Administração Pública a operadora. Portanto, no caso de a Administração possuir uma aeronave, deve também ter em seu quadro servidores habilitados a servirem como aeronautas.

Verificamos, portanto, que o prejuízo à administração na exposição de motivos não se observa na realidade, porque é possível que a administração contrate aeronaves tripuladas para realizar operações aéreas, sem que adquira a qualidade de operadora da aeronave. Nesses casos, o vínculo direto da tripulação deve ser com a empresa contratada para fornecer os serviços de aeronaves tripuladas. E, nos casos em que a administração possui aeronave, a tripulação deve ser primarizada, por motivos de segurança dos servidores e da própria administração na consecução de seus objetivos, missões e atribuições legais.

Sala da Comissão, 13 de Maio de 2020.

Deputado ENIO VERRI  
PT/PR

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 964, DE 2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

### **EMENDA Nº**

Dê-se a seguinte redação ao art.1º da medida provisória:

A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20.....

.....  
§3º O disposto neste artigo não se aplica:

- a) aos serviços de que tratam os incisos III, IV e V do *caput* do art. 5º desta Lei e;
- b) quando o operador da aeronave for órgão ou entidade da administração pública, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia”. (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

A terceirização da atividade-fim foi incorporada formalmente ao nosso Direito do Trabalho e não vemos razão para vedá-la à cadeia de prestação de serviços de tripulantes de voo e de cabine. A terceirização diz respeito à eficiência e à economicidade do empreendimento.

Nos casos dos incisos I e II do referido art. 5º da Lei do aeronauta, aplicáveis ao transporte de massa pela aviação comercial, pode-se argumentar que a sensibilidade aos tratados e acordos internacionais e o menor peso relativo da contratação de pessoal no custo operacional, em face das despesas com combustíveis, arrendamento, manutenção e seguro de aeronaves, justifiquem algum tratamento diferenciado desse setor da economia.

Por outro lado, não vislumbramos qualquer justificação técnica para estender a imposição de um modelo único para contratação de pessoal de cabine e de voo a toda prestação de serviços na aviação, como o faz a Lei do Aeronauta em vigor. Trata-se da imposição de um modelo único de contratação de serviços que não é imposto aos demais setores da economia. Há aí uma clara falta de isonomia, e tal discriminação, sem um suporte fático que a explique, não dever ser tolerada.

Leve-se em conta que as operações com aeronaves são cobertas por um amplo leque de leis e regulamentos, de modo que o afastamento das normas celetistas não é fator determinante na segurança e controle dessas atividades.

Sala da Comissão, em de de 2020.

Deputado CEZINHA DE MADUREIRA  
PSD/SP

**EMENDA N° - PLEN**  
(à MP nº 964, de 2020)

Art. 1º A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20.....

.....  
§ 3º O disposto neste artigo não se aplica quando o operador da aeronave for órgão ou entidade da administração pública, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, **ao operador de aeronave privada e respectivos tripulantes de voo e de cabine que exerçam suas funções profissionais nos serviços aéreos privados.**”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A lei 13.475, de 28 de agosto de 2017 dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

O art. 20 da aludida norma prevê que a função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave, admitindo a possibilidade de inexistência de tal vínculo empregatício somente quando o serviço aéreo não constituir atividade fim do operador e desde que a prestação do serviço ocorra uma vez ao ano e por prazo não superior a 30 (trinta) dias consecutivos, devendo, ainda, ser celebrado contrato escrito, sob pena de presunção de relação de emprego entre o tripulante e o operador da aeronave.

Vale destacar que é indubitável que a finalidade do legislador com a regra do art. 20 do diploma legal supracitado foi evitar que os prestadores de serviços de aviação civil terceirizassem as atividades relativas à função dos aeronautas, obrigando-os a estabelecer vínculo direto com esses profissionais.

A presente emenda ao Projeto de Lei Ordinária de Conversão é necessária para tutelar o direito dos aeronautas prestadores de serviços autônomos, no serviço aéreo privado (entendido como aquele realizado, sem

fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave), no sentido de continuarem no exercício da profissão com autonomia, vez que a redação atual do art. 20 da Lei 13.475, de 28 de Agosto de 2017, Lei do Aeronauta, tem evidenciado confusão de interpretação a supostamente restringir a profissão ao contrato de trabalho na modalidade de emprego, acarretando prejuízo nas contratações.

Aos contratantes resta o receio de grande ônus de manutenção da aeronave privada decorrente das obrigações obreiras, quando o uso da mesma não tem fim lucrativo, o que pode desestimular o uso de aeronaves por particulares pelo custo que pode ensejar interpretação errada da lei em vigor, com prejuízo direito à categoria, que presta serviços autônomos a mais de um proprietário de aeronave no mês, com autonomia, retirando assim o sustento próprio e da família.

Embora o art. 20 da referida lei não tenha disposição expressa de obrigar o contrato de emprego, quando na verdade o mesmo artigo dispôs sobre o contrato de trabalho enquanto gênero, comportando tanto o contrato de emprego como o contrato de prestação de serviço para o exercício da profissão, acarreta dúvidas no mundo jurídico que tem prejudicado a empregabilidade dos aeronautas neste específico setor: serviços aéreos privados. Agora restará agravada a contratação em especial neste momento de pandemia da Covid-19 que afetou e muito o mercado de trabalho de tripulantes de voo, com inúmeras demissões, quando precisarão voar para a aviação privada.

A redação atual leva ao justo receio de contratação de aeronauta nos serviços privados, sob dúvida de ter ou não que restar adstrito ao contrato de emprego sob o regime da CLT (Consolidação das leis Trabalhistas), impedindo o pleno emprego e a livre iniciativa dos trabalhadores aeronautas, quando da interpretação e aplicação inadequada do dispositivo.

Não é interessante que permaneça no mundo jurídico redação de legislação que leve à dúvida de hermenêutica ao mundo jurídico, prejudicial à classe trabalhadora, ainda que nem todo contrato de trabalho seja de emprego.

Se uma legislação venha oportunizar interpretação e aplicação que enseje em óbice à empregabilidade de categoria, caso queira o profissional prestar serviços autônomos, sem a relação de emprego, não pode restar impedido e nem diante de lei sem clareza, como ocorre ao aeronauta no serviço privado.

Ainda, redações de leis que levam ao equívoco podem abarrotar os tribunais com demandas a definir a melhor hermenêutica, podendo ser

evitados tais crescentes números de processos prováveis na justiça do trabalho, movidos pela parte que se sentir injustiçada perante interpretação menos conveniente.

O aeronauta como qualquer outro trabalhador, ao prestar serviços de tripulantes de voo e de cabine nos serviços aéreos privados deve ter o direito de escolher se deseja fazê-lo com ou sem relação de emprego, tendo como opção prestar serviços autônomos, com ou sem personalidade jurídica, conforme se depreende dos princípios constitucionais da liberdade econômica e os ditames da lei civil da teoria da autonomia da vontade.

Ademais, muitos aeronautas no serviço aéreo privado retiram o seu sustento e de suas famílias com prestação de serviços autônomos, o que não pode ser impedido por ausência de lei que esclareça a amplitude do direito.

Sala das Sessões,

Senador VANDERLAN CARDOSO



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**COMISSÃO MISTA DE ANÁLISE DA MEDIDA PROVISÓRIA N°  
964/2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

**EMENDA N° , DE 2020.**

Art. 1º Suprime-se o art. 1º da Medida Provisória.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória 964, de 2020 altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta, introduzindo na Seção I do Capítulo II que regulamenta o contrato de trabalho para essa categoria profissional, norma excludente de incidência quando a operadora de aeronave em atuação seja órgão ou entidade da administração pública, para serviços voltados ao exercício de missões institucionais e poder de polícia.

A abertura para modalidades outras de contratação de tripulantes, oferece risco aos profissionais no exercício de suas atividades, visto que estas exigem não apenas significativa qualificação, mas também habilidade que garanta a segurança de todos os presentes na aeronave.

Na exposição de motivos o governo parte da premissa que “tendo em vista que os órgãos e entidades da Administração Pública são considerados os operadores das aeronaves utilizadas para realizar as operações aéreas destinadas à consecução de suas atribuições legais, a previsão contida no caput do art. 20 da Lei nº 13.475, de 2017, acaba por inviabilizar a contratação de aeronaves tripuladas pela Administração Pública, visto que os pilotos e mecânicos de voo não detêm vínculo empregatício com os órgãos e entidades contratantes, mas sim com a empresa contratada para fornecer as aeronaves tripuladas”.

Ocorre que, a administração pública pode arrendar uma aeronave, adquirindo a condução técnica desta e sendo a autoridade sobre a tripulação, mas também pode fazer fretamento, caso em que o operador de aeronave seria a



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

empresa aérea, que se comprometeria a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se à empresa o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave.

O texto da MP não é suficientemente claro sobre as formas com que pretende lidar com essas contratações. Menos ainda, sobre as situações em que envolveria o uso de aeronaves pertencentes a órgãos ou entidades públicas e que, para serem usadas nas atividades institucionais, necessitam tripulantes que o Poder Público pode não ter disponíveis. Nesse caso, não é aceitável a redação da MP que deixa sob risco as modalidades de contratação e susta a segurança jurídica dos profissionais, em relação a seus direitos duramente conquistados em lei, no ano de 2017.

De acordo com a previsão do art. 123 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86):

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Portanto, a justificativa apresentada na Exposição de Motivos não é plausível, tendo em vista que a Administração poderá contratar, através de licitação, aeronaves já tripuladas para a consecução de suas políticas e missões. E, neste caso, a Administração não é a operadora, como faz querer crer equivocadamente a exposição de motivos. O vínculo empregatício direto é com a empresa dona da aeronave ou fretador, responsável pela condução técnica, direção e autoridade sobre a tripulação.

Assim, o fato da Administração fretar a aeronave e seus tripulantes, não a torna operadora de aeronave, por mais que a missão seja de incumbência da Administração. No caso de arrendamento ou outras formas de locação de aeronaves pertencentes à iniciativa privada, a empresa pode manter a qualidade de operadora do voo, que continua sendo responsável pela condução técnica, direção e autoridade sobre a tripulação (mecânicos, pilotos, ou quaisquer aeronautas).



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

Portanto, a administração pode livremente contratar aeronaves, desde que, necessitando de tripulação, esta seja contratada diretamente pela empresa que presta os serviços, não havendo qualquer necessidade de alteração na lei. Repita-se, os órgãos e entidades da Administração Pública não se tornam operadores de aeronave pela mera contratação de aeronaves para a realização de operações aéreas. Há formas de contratação possíveis que permitem que a operadora continue sendo a empresa contratada dos profissionais e, portanto, garantido o vínculo destes com a empresa.

A única razão para a alteração na referida lei é o caso de a Administração Pública possuir uma aeronave, portanto, a aeronave ser patrimônio público. Nesse caso, a Administração como operadora, e caso não disponha de tripulação, deve, por motivos de segurança, contratar diretamente sua tripulação.

Atualmente servidores públicos concursados são preparados e habilitados para servirem à Administração como aeronautas, garantindo a primarização estabelecida na lei e a segurança das operações de voo, razão primeira desta previsão legal. Isso porque, é extremamente importante que os tripulantes tenham relação direta com os operadores das aeronaves.

Tal lógica é crucial para a segurança da atividade e não pode ser afastada por ser a Administração Pública a operadora. Portanto, no caso de a Administração possuir uma aeronave, deve também ter em seu quadro servidores habilitados a servirem como aeronautas.

Verificamos, portanto, que o prejuízo à administração na exposição de motivos não se observa na realidade, porque é possível que a administração contrate aeronaves tripuladas para realizar operações aéreas, sem que adquira a qualidade de operadora da aeronave. Nesses casos, o vínculo direto da tripulação deve ser com a empresa contratada para fornecer os serviços de aeronaves tripuladas. E, nos casos em que a administração possui aeronave, a tripulação deve ser primarizada, por motivos de segurança dos servidores e da própria administração na consecução de seus objetivos, missões e atribuições legais.

As condições normativas vigentes no ordenamento jurídico brasileiro mostram-se suficientemente seguras à tutela do aeronauta, à previsão e, portanto, segurança jurídica das operadoras de aeronaves quanto aos vínculos de pessoal para execução do serviço de transporte e, ainda, ao atendimento de demandas da administração pública, tanto assim que são aplicadas em diversos modelos de contratação pública, sob diretriz das diversas leis sobre licitações e contratação pública, inclusive com assentamentos interpretativos nas Cortes de Contas e no Judiciário, não se vislumbrando ambiente de insegurança jurídica.

Nesse sentido, inclusive, a Medida Provisória indica padecer dos seus essenciais requisitos de urgência e relevância.



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

Se a administração pública enfrenta problema premente em suprir tal demanda por tais profissionais, que os mecanismos vigentes de contratação pública não abarcam, tampouco a proposta inserta nos termos do § 3º ao art. 20 da Lei 13.475, de 2020, supre eventual questão. Como apontado acima, a proposta diz o que não se aplica, mas não diz o que se aplicará. Então, não parece ser urgente um caminho claro e seguro a regular as relações entre órgãos e entidades da administração pública na condição de operadores de aeronaves e os aeronautas. Se não há urgência, não cabe Medida Provisória.

No aspecto da relevância, também não respalda objetivamente qual o caminho de segurança a ser posto na relação jurídica sob enfoque. Porque relevante seria trazer na norma o mecanismo regulatório dessa relação e colocá-la ao debate legislativo, para adequada produção normativa, inclusive com a interação com a categoria profissional envolvida, cujos direitos e interesses estão sob jugo da Medida Provisória, para que haja ponderação e racionalidade na deliberação legislativa, inclusive em prol da mais plena segurança quanto aos instrumentos diretivos da atuação da administração pública. Tanto mais por direcionadas a atender necessidade afeta à missão institucional e ao poder de polícia, onde cabe-se averiguar contornos do que seja atividade-fim, uma vez que:

(a) A missão institucional constitui elemento ontológico, essencial, princípio e fim da existência do e atuação do órgão e entidade. Ao que parece indicar, em princípio, que demandas para atendimento da missão institucional são essenciais, não acessórias que, por vezes, não são suficientemente supridas pelo aparato estatal.

(b) O poder de polícia para alguns órgãos e entidades da administração pública constituem seu objeto, e esse exercício pode ensejar instrumentais acessórios que ofertam dinamismo, eficiência, efetividade à atuação, sendo possível captá-los no setor privado, inclusive, por vezes, com menor ônus ao erário.

A questão que se expõe com a Medida Provisória nº 964, de 2020, notadamente da sua motivação, mostra-se mais ampla e nada solucionada com a redação proposta. Antes, as condições hoje juridicamente vigentes, embora possam ensejar completude, são ainda mais seguras que a vulnerabilidade trazida pela incorporação do § 3º ao art. 20, caput da Lei nº 13.475, de 2020

Por essas razões, solicito o apoio dos eminentes pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões,



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho  
**Senador ROGÉRIO CARVALHO**  
**PT-SE**



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**COMISSÃO MISTA DE ANÁLISE DA MEDIDA PROVISÓRIA N°  
964/2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

**EMENDA N° , DE 2020.**

Modifique-se o art. 1º da Medida Provisória nº 964, 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º .....

“Art. 20. ....

.....

§ 3º No exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, o Poder Público poderá contratar, excepcionalmente, empresa prestadora de serviços a terceiros para fornecer aeronaves tripuladas ou operar aeronaves do órgão ou entidade da administração pública, por processo prévio de licitação, devendo tal empresa contratar, remunerar e dirigir diretamente o trabalho dos aeronautas, nos termos disposto nesta lei.

§4º. É vedada a adoção de práticas de intermediação de mão-de-obra para a contratação de aeronautas por órgãos ou entidades da administração pública, independente de a operação institucional ocorrer em aeronaves pertencentes ao poder público ou à iniciativa privada, devendo os contratos de trabalho serem sempre realizados por empresa prestadora de serviço específico.” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória nº 964, de 2020, não apresenta cumprimento dos requisitos constitucionais para a continuidade válida de sua tramitação, realçando-se que também não dispõe de efeitos para momento de pandemia, no entanto, para



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

corrigir a redação do texto proposto, caso não haja o reconhecimento da sua inconstitucionalidade flagrante, apresentamos a presente emenda.

É preciso que se garanta que, na ausência de servidores públicos dos órgãos ou entidades que possuem ou utilizam aeronaves no cumprimento de suas atividades ou missões institucionais, o Poder público possa realizar a contratação de empresa terceirizada prestadora de serviços aeronáuticos, nos moldes legais fixados pelo ordenamento jurídico existente, posto que não se pode admitir a prática de intermediação de mão de obra no país, neste caso concreto, simulada por contratações de aeronautas por via atravessada, até mesmo pela compreensão de que “trabalho não é mercadoria”. Do mesmo modo, nos casos em que a Administração Pública contrate aeronave tripulada, os contratos de trabalho sejam cumpridos nos termos da lei específica.

Na presente emenda, também se inclui a vedação explícita da prática de intermediação de mão-de-obra, por mera afirmação da vedação que se depreende do sistema de proteção ao trabalho, e que, independente das circunstâncias, a tripulação será sempre contratada por empresa prestadora desses serviços específicos, com quem os trabalhadores guardam o vínculo laboral.

Temos a convicção e amparo constitucional para a defesa dos direitos desses trabalhadores, pelos parâmetros da dignidade, instituídos pela Constituição Federal e, especificamente, pela Lei 13.475, de 2017, onde consta definido os moldes e as condições de contratação do trabalho de aeronautas.

Portanto, peço a aprovação da emenda pelos nobres pares.

Sala das Sessões,

**Senador ROGÉRIO CARVALHO  
PT-SE**



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**COMISSÃO MISTA DE ANÁLISE DA MEDIDA PROVISÓRIA N°  
964/2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

**EMENDA N° , DE 2020.**

Modifique-se o art. 1º da Medida Provisória nº 964, 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º .....

“Art. 20. ....

.....

§ 3º No exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, o Poder Público poderá contratar, excepcionalmente, empresa prestadora de serviços a terceiros para fornecer aeronaves tripuladas ou operar aeronaves do órgão ou entidade da administração pública, por processo prévio de licitação, devendo tal empresa contratar, remunerar e dirigir diretamente o trabalho dos aeronautas, nos termos disposto nesta lei.” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória nº 964, de 2020, não apresenta cumprimento dos requisitos constitucionais para a continuidade válida de sua tramitação, realçando-se que também não dispõe de efeitos para momento de pandemia, no entanto, para corrigir a redação do texto proposto, caso não haja o reconhecimento da sua inconstitucionalidade flagrante, apresentamos a presente emenda.

É preciso que se garanta que, na ausência de servidores públicos dos órgãos ou entidades que possuem ou utilizam aeronaves no cumprimento de suas atividades ou missões institucionais, o Poder público possa realizar a contratação de empresa terceirizada prestadora de serviços aeronáuticos, nos moldes legais fixados pelo ordenamento jurídico existente, posto que não se pode admitir a prática de intermediação de mão de obra no país, neste caso concreto, simulada por contratações de aeronautas por via atravessada, até mesmo pela compreensão



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

de que “trabalho não é mercadoria”. Do mesmo modo, nos casos em que a Administração Pública contrate aeronave tripulada, os contratos de trabalho sejam cumpridos nos termos da lei específica.

Temos a convicção e amparo constitucional para a defesa dos direitos desses trabalhadores, pelos parâmetros da dignidade, instituídos pela Constituição Federal e, especificamente, pela Lei 13.475, de 2017, onde consta definido os moldes e as condições de contratação do trabalho de aeronautas.

Portanto, peço a aprovação da emenda pelos nobres pares.

Sala das Sessões,

**Senador ROGÉRIO CARVALHO  
PT-SE**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Jaques Wagner

**EMENDA N º**  
(À Medida Provisória Nº 964/20)

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

**EMENDA MODIFICATIVA SUPRESSIVA Nº 2020**

Art. 1º Suprimia-se o Art. 1º da Medida Provisória nº 964, de 11 de maio de 2020.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória 964, de 2020 altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta, introduzindo no Seção I do Capítulo II que regulamenta o contrato de trabalho para essa categoria profissional, norma excludente de incidência quando a operadora de aeronave em atuação seja órgão ou entidade da administração pública, para serviços voltados ao exercício de missões institucionais e poder de polícia.

Os aeronautas – tripulantes de voo e de cabine – contam, nos termos da Lei de regência da categoria, com a tutela do contrato de trabalho diretamente com o operador da aeronave, sendo esta a regra para atividade. Estão, portanto, sob a guarda dos direitos sociais do trabalho e previdência nos termos da Constituição Federal de 1988.

Excepcionalmente, podem exercer atividade remunerada, mediante contrato formal, que terá natureza de prestação de serviço, para operador de aeronave que não seja seu contratante, e não seja esta a atividade fim do operador, por prazo limitado a 30 dias e apenas uma vez.

Ao inserir a norma do § 3º por meio da Medida Provisória nº 964, ora contraposta, o legislador insere a categoria dos aeronautas quando em prestação de serviço à Administração pública, num universo de relação de trabalho desprovida de qualquer tutela, inclusive sujeito à informalidade, pois sequer essa exigência fora ressalvada.

Indaga-se, no entanto:

- (a) Como poderá o órgão ou entidade da administração pública contratar a prestação de serviço, se não de modo formal – que é requisito decorrente do princípio da legalidade estrita a que sujeita?



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jaques Wagner

- (b) Quais os mecanismos para que a administração pública possa fazer uso da mão de obra qualificada, com formação específica e dotada de *expertise* e rigores, que é a dos aeronautas, sem que pelo caminho do concurso público a se formar um quadro de aeronautas à serviço da administração pública? É necessário e razoável manter quadro de aeronautas concursados para tal fim? É viável ante a excepcional situação de calamidade pública vigente no país e sob as condicionantes da Emenda Constitucional nº 106, de 7 de maio de 2020?
- (c) Ainda, em situações de demandas para missão institucional ou a instrumentalizar o exercício de poder de polícia através de contratação pública (em diversas modalidades possíveis) ou via credenciamento dos profissionais, como será assegurada a formalização de contrato e garantia de direitos?

O que se constata é uma norma inócuia para a administração pública. E que, por outro lado, vulnera garantias asseguradas pela categoria dos aeronautas através da Lei nº 13.475, de 2017.

A lei precisa ter sentido e finalidade. E as razões consignadas na Exposição de Motivos da Medida Provisória nº 964, de 2020 são controversas ao tentar fundamentar a propositura legislativa. Assim dispõe o item 7 da EMI nº 00016/2020 MMA ME:

*7. Não houve, contudo, a intenção de vedar a contratação de aeronaves tripuladas por órgãos e entidades da Administração pública para a realização de operações aéreas de interesse público, pois nesta hipótese o que se pretende é a obtenção do meio aéreo para a consecução das missões e não a condução de serviços aéreos públicos. (destacamos)*

Nota-se, se não se pretende vedar a contratação das aeronaves tripuladas – uma das possíveis demandas da administração pública – reafirma-se a inocuidade da inserção da norma do § 3º, pois o art. 20, *caput* tutela exatamente essa situação, explicitando o vínculo dos tripulantes com a operadora de aeronave. E esta norma em nada vulnera a administração pública. Cumpre recordar que a administração pública, ao celebrar contratação pública que envolva serviço de pessoal tem a salvaguarda do art. 71, § 1º da Lei 8.666/93, inclusive ante à interpretação conferida pelo supremo Tribunal Federal ao declarar a constitucionalidade desse dispositivo na ADC 16 do STF.

De igual modo, não se depreende coerência do item 8 da Exposição de Motivos. Porque, quando da contratação de aeronaves tripuladas pela administração pública para exercício de missão institucional e de poder de polícia, estará assegurado, por força do art. 20, *caput* que o vínculo dos tripulantes se manterá com a operadora da aeronave.

Porém, a contrario senso, a norma do § 3º exclui a aplicação do vínculo contratual quando a operadora da aeronave seja órgão ou entidade da administração pública, colocando os aeronautas em situação de vazio normativo. Ao tempo em que não se pode vislumbrar a administração pública contar com a prestação de serviço de quem que seja



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jaques Wagner

– pessoa física ou jurídica - sem vínculo formalizado e de modo gratuito (nem mesmo sem e tratando de requisição que comporta indenizar posterior).

*8. De tal sorte, afigura-se imprescindível que seja explicitado no dispositivo legal em questão, por meio da inserção de novo parágrafo, que a regra que obriga a celebração de contrato de trabalho com o tripulante não se aplica quando o operador da aeronave se tratar de órgão ou entidade da Administração pública, o que, frise-se, não trará qualquer prejuízo aos direitos trabalhistas do aeronauta, pois tal obrigação persiste em relação à empresa fornecedora da aeronave, com a qual o tripulante deve manter vínculo empregatício.*

Não se vislumbra sentido positivo nessa norma. Ela coloca o aeronauta em situação de vulnerabilidade legal quanto a seus vínculos e proteção da sua remuneração arduamente alcançados pela Lei nº 13.475, de 2020.

Sob a perspectiva da Administração pública também não se identifica a segurança jurídica, pois ao desvincular os órgãos e entidades públicas, não confere a alternativa jurídica de como se estabelecerá o vínculo com os aeronautas quando aqueles estejam na condição de operadores de aeronaves, sendo imperativo que à Administração pública é dado fazer o que a lei autoriza.

As condições normativas vigentes no ordenamento jurídico brasileiro mostram-se suficientemente seguras à tutela do aeronauta, à previsão e, portanto, segurança jurídica das operadoras de aeronaves quanto aos vínculos de pessoal para execução do serviço de transporte e, ainda, ao atendimento de demandas da administração pública, tanto assim que são aplicadas em diversos modelos de contratação pública, sob diretriz das diversas leis sobre licitações e contratação pública, inclusive com assentamentos interpretativos nas Cortes de Contas e no Judiciário, não se vislumbrando ambiente de insegurança jurídica.

Nesse sentido, inclusive, a Medida Provisória indica **padecer dos seus essenciais requisitos de urgência e relevância**.

Se a administração pública enfrenta problema premente em suprir tal a demanda por tais profissionais, que os mecanismos vigentes de contratação pública não abarcam, tampouco a proposta inserta nos termos do § 3º ao art. 20 da Lei 13.475, de 2020, supre eventual questão. Como apontado acima, a proposta diz o que não se aplica, mas não diz o que se aplicará. Então, não parece ser urgente um caminho claro e seguro a regular as relações entre órgãos e entidades da administração pública na condição de operadores de aeronaves e os aeronautas. Se não há urgência, não cabe Medida Provisória.

No aspecto da relevância, também não respalda objetivamente qual o caminho de segurança a ser posto na relação jurídica sob enfoque. Porque relevante seria trazer na norma o mecanismo regulatório dessa relação e colocá-la ao debate legislativo, para adequada produção normativa, inclusive com a interação com a categoria profissional



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jaques Wagner

envolvida, cujos direitos e interesses estão sob jugo da Medida Provisória, para que haja ponderação e racionalidade na deliberação legislativa, inclusive em prol da mais plena segurança quanto aos instrumentos diretivos da atuação da administração pública. Tanto mais por direcionadas a atender necessidade afeta à missão institucional e ao poder de polícia, onde cabe-se averiguar contornos do que seja atividade-fim, uma vez que:

- (a) A missão institucional constitui elemento ontológico, essencial, princípio e fim da existência do e atuação do órgão e entidade. Ao que parece indicar, em princípio, que demandas para atendimento da missão institucional são essenciais, não acessórias que, por vezes, não são suficientemente supridas pelo aparato estatal.
- (b) O poder de polícia para alguns órgãos e entidades da administração pública constituem seu objeto, e esse exercício pode ensejar **instrumentais acessórios** que ofertam dinamismo, eficiência, efetividade à atuação, sendo possível captá-los no setor privado, inclusive, por vezes, com menor ônus ao erário.

A questão que se expõe com a Medida Provisória nº 964, de 2020, notadamente da sua motivação, mostra-se mais ampla e nada solucionada com a redação proposta. Antes, as condições hoje juridicamente vigentes, embora possam ensejar completude, são ainda mais seguras que a vulnerabilidade trazida pela incorporação do § 3º ao art. 20, caput da Lei nº 13.475, de 2020

Por essas razões, solicito o apoio dos eminentes pares para a aprovação da presente proposta.

Sala da Sessão.

**SENADOR JAQUES WAGNER**  
**PT – BA**



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Jaques Wagner

**EMENDA N º**  
(À Medida Provisória Nº 964/20)

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

**EMENDA MODIFICATIVA MODIFICATIVA Nº 2020**

Modifique-se o art. 1º da Medida Provisória nº 964, 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º .....

“Art. 20. ....

**§ 3º** No exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, o Poder Público poderá contratar, excepcionalmente, empresa prestadora de serviços a terceiros para fornecer aeronaves tripuladas ou operar aeronaves do órgão ou entidade da administração pública, por processo prévio de licitação, devendo tal empresa contratar, remunerar e dirigir diretamente o trabalho dos aeronautas, nos termos disposto nesta lei.

**§4º.** É vedada a adoção de práticas de intermediação de mão-de-obra para a contratação de aeronautas por órgãos ou entidades da administração pública, independentemente de a operação institucional ocorrer em aeronaves pertencentes ao poder público ou à iniciativa privada, devendo os contratos de trabalho serem sempre realizados por empresa prestadora de serviço específico.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 964, de 2020, não apresenta cumprimento dos requisitos constitucionais para a continuidade válida de sua tramitação, realçando-se que também não dispõe de efeitos para momento de pandemia, no entanto, para corrigir a redação do texto proposto, caso não haja o reconhecimento da sua constitucionalidade flagrante, apresentamos a presente emenda.

É preciso que se garanta que, na ausência de servidores públicos dos órgãos ou entidades que possuem ou utilizam aeronaves no cumprimento de suas atividades ou missões institucionais, o Poder público possa realizar a contratação de empresa



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Jaques Wagner

terceirizada prestadora de serviços aeronáuticos, nos moldes legais fixados pelo ordenamento jurídico existente, posto que não se pode admitir a prática de intermediação de mão de obra no país, neste caso concreto, simulada por contratações de aeronautas por viaatravessada, até mesmo pela compreensão de que “trabalho não é mercadoria”. Do mesmo modo, nos casos em que a Administração Pública contrate aeronave tripulada, os contratos de trabalho sejam cumpridos nos termos da lei específica.

Na presente emenda, também se inclui a vedação explícita da prática de intermediação de mão-de-obra, por mera afirmação da vedação que se depreende do sistema de proteção ao trabalho, e que, independente das circunstâncias, a tripulação será sempre contratada por empresa prestadora desses serviços específicos, com quem os trabalhadores guardam o vínculo laboral.

Temos a convicção e amparo constitucional para a defesa dos direitos desses trabalhadores, pelos parâmetros da dignidade, instituídos pela Constituição Federal e, especificamente, pela Lei 13.475, de 2017, onde consta definido os moldes e as condições de contratação do trabalho de aeronautas.

Por essas razões, solicito o apoio dos eminentes pares para a aprovação da presente proposta.

Sala da Sessão.

**SENADOR JAQUES WAGNER**  
**PT – BA**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 964, DE 8 DE MAIO DE 2020**

Exige acordo coletivo para suspensão dos contratos de trabalho no setor aéreo durante o estado de calamidade reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

**EMENDA ADITIVA**

Adicione-se o seguinte artigo à Medida Provisória n. 964/2020:

“Art. X. Durante o estado de calamidade reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, qualquer suspensão de contrato de trabalho ou concessão de licença remunerada feita por empresas de serviços aéreos fica condicionada ao prévio acordo coletivo.” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

Diante de recentes denúncias de que profissionais que trabalham em empresas aéreas estariam sendo coagidos a assinarem proposta de licença não remunerada com os empregadores, apresentamos a presente emenda, que busca exigir que a coação relatada seja encerrada imediatamente e que seja iniciada negociação justa e equilibrada, com o envolvimento dos representantes das categorias.

Plenário Ulisses Guimarães, 13 de maio de 2020.

**JOSÉ GUIMARÃES (PT/CE)**

Líder da Minoria na Câmara dos Deputados

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 964, DE 8 DE MAIO DE 2020**

Exige que aeroviários sejam cidadãos  
brasileiros

**EMENDA ADITIVA**

Adicione-se o seguinte artigo à Medida Provisória n. 964/2020:

“Art. X. A mão de obra contratada por empresas que prestam serviços aéreos públicos, para operações em solo brasileiro, será composta unicamente por cidadãos brasileiros.” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

Atualmente, o art. 6º, §1º, da Lei 13.475/2017 exige que as empresas brasileiras, quando estiverem prestando serviço aéreo internacional, utilizem, no mínimo, 2/3 de comissários de voo brasileiros. A presente emenda visa a garantir que os aeroviários que trabalham em solo brasileiro, como os agentes de atendimento, os mecânicos e os operadores de equipamentos, tenham nacionalidade brasileira.

Plenário Ulisses Guimarães, 13 de maio de 2020.

**JOSÉ GUIMARÃES (PT/CE)**

Líder da Minoria na Câmara dos Deputados

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 964, DE 8 DE MAIO DE 2020**

Considera como operador da aeronave a empresa contratada, em casos de missões institucionais ou de poder de polícia realizadas por órgão ou entidade da administração pública.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Modifique-se o seguinte artigo da Medida Provisória n. 964/2020:

“Art. 1º A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 20. ....

.....

§ 3º Em casos de missões institucionais ou de poder de polícia realizadas por órgão ou entidade da administração pública com a contratação de aeronaves tripuladas, considera-se como operador da aeronave a empresa contratada.” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A lei determina que os pilotos e mecânicos de voo devem ter vínculo empregatício com o operador da aeronave, não podendo exercer a atividade de forma terceirizada. A regra, segundo o governo, inviabiliza a contratação de aviões e helicópteros pelos órgãos públicos para missões específicas, já que a lei os considera os operadores da aeronave contratada.

Desse modo, a Medida Provisória 964/20 foi editada para desobrigar os órgãos públicos que contratam aeronaves privadas, para realização de missões institucionais, de celebrar contrato de trabalho com os tripulantes (pilotos e mecânicos de voo).

Conforme descrito na própria Exposição de Motivos, a dispensa “não trará qualquer prejuízo aos direitos trabalhistas do aeronauta, pois tal obrigação persiste em relação à empresa fornecedora da aeronave, com a qual o tripulante deve manter vínculo empregatício”. Para que essa garantia seja resguardada, apresentamos a presente emenda, que passa a considerar que o operador da aeronave, nesses casos

específicos, seja a empresa contratada, o que garante, portanto, a exigência de vínculo empregatício entre essa empresa e o tripulante.

Plenário Ulisses Guimarães, 13 de maio de 2020.

JOSÉ GUIMARÃES (PT/CE)

Líder da Minoria na Câmara dos Deputados

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 964, DE 8 DE MAIO DE 2020**

Resguarda que tripulantes a bordo de aeronave tenham vínculo empregatício com a empresa contratada por órgão ou entidade da administração pública.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Modifique-se o seguinte artigo da Medida Provisória n. 964/2020:

“Art. 1º A Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 20. ....

.....  
§ 3º O disposto neste artigo não se aplica quando o operador da aeronave for órgão ou entidade da administração pública, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, caso em que deverá ser formalizado o vínculo empregatício entre o tripulante e a empresa contratada para fornecer as aeronaves tripuladas.” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A lei determina que os pilotos e mecânicos de voo devem ter vínculo empregatício com o operador da aeronave, não podendo exercer a atividade de forma terceirizada. A regra, segundo o governo, inviabiliza a contratação de aviões e helicópteros pelos órgãos públicos para missões específicas, já que a lei os considera os operadores da aeronave contratada.

Desse modo, a Medida Provisória 964/20 foi editada para desobrigar os órgãos públicos que contratam aeronaves privadas, para realização de missões institucionais, de celebrar contrato de trabalho com os tripulantes (pilotos e mecânicos de voo).

Conforme descrito na própria Exposição de Motivos, a dispensa “não trará qualquer prejuízo aos direitos trabalhistas do aeronauta, pois tal obrigação persiste em relação à empresa fornecedora da aeronave, com a qual o tripulante deve manter vínculo empregatício”. Para que essa garantia seja resguardada, apresentamos a presente emenda, que formaliza no texto da lei o que foi afirmado na Exposição de

Motivos, no que se refere à exigência de vínculo empregatício com a empresa contratada.

Plenário Ulisses Guimarães, 13 de maio de 2020.

JOSÉ GUIMARÃES (PT/CE)

Líder da Minoria na Câmara dos Deputados



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Angelo Coronel

**EMENDA N°**  
(à MPV nº 964, de 2020)

Dê-se ao art. 1º da MPV nº 964, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 1º.....

‘Art. 20. A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave quando se tratar de serviço público de transporte regular de passageiro, carga ou mala postal, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).’’’  
(NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017, mudou de forma significativa a relação entre empresas e trabalhadores terceirizados, incluindo a atividade-fim das empresas. No entanto, a Lei dos Aeronautas mantém até hoje a obrigatoriedade de contrato de trabalho entre tripulantes e o operador da aeronave, independente da finalidade de sua operação.

A MPV nº 964, de 2020, busca corrigir um grave problema enfrentado pelos órgãos e entidades da Administração Pública na contratação de serviços aéreos para suas missões institucionais, o que deve ser estendido às demais categorias, com a exceção dos tripulantes de linhas aéreas, o que se justifica pela natureza ininterrupta da prestação de seus serviços.

Entendo que o transporte não regular de passageiros e cargas, como os serviços privados, os serviços especializados e os táxis aéreos,

podem ser efetuados sem a necessidade de um contrato de trabalho de natureza celetista, sem que tanto vá interferir na segurança das operações.

Com a presente emenda, possibilitaremos que o mercado de transporte aéreo não regular de cargas e passageiros e os serviços aéreos especializados encontrem um equilíbrio, o que pode inclusive aumentar a oferta de empregos e viabilizando a criação de táxis aéreos individuais, desonerando os contratantes e aumentando a oferta do serviço para os tripulantes, que poderão prestar serviços de acordo com a demanda.

A pandemia da COVID-19 tem afetado sobremaneira a aviação mundial. Precisamos nos adaptar à nova realidade e proporcionar uma saída sustentável para o setor.

Aliás, é importante lembrar que a terceirização da atividade-fim dos serviços aéreos é uma realidade em diversos países do mundo.

Sala das Sessões,

Senador **ANGELO CORONEL**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 964 DE 8 DE MAIO DE 2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

**EMENDA Nº de 2020 - CM**

Acrescenta-se artigo à MPV 964/2020, com a seguinte redação:

Art. \_\_ Fica autorizado aos aeronautas com contrato de trabalho ativo ou que estejam de licença não remunerada o direito de realizar o saque integral do saldo das contas do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) pelo período de 90 (noventa) dias ou enquanto durar o estado de pública, de que trata o Decreto Legislativo n. 6/2020, o que vier a ser encerrado por último. (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O setor aéreo foi diretamente afetado pela crise econômica oriunda da pandemia do coronavírus. Em março, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) já havia informado o registro de queda de 50% na demanda por voos domésticos na segunda quinzena de março ante igual período de 2019. Nas viagens internacionais, a redução é de 85%.

Os aeronautas - pilotos, copilotos e comissários de voo - foram gravemente impactados pela crise da covid-19. As três maiores empresas aéreas aprovaram, no mês de março, acordos coletivos de trabalho com redução de 80% da remuneração para os próximos três meses – abril, maio e junho.

Além dos impactos trabalhistas, os aeronautas também estão entre os profissionais mais expostos ao contágio da Covid-19, conforme foi constatada em pesquisa recentemente publicada na CNN Brasil, editorial de Saúde. Segundo a pesquisa, além dos trabalhadores da área de saúde, "os comissários de voo são os profissionais que correm mais riscos de contágio do novo coronavírus, com 90% de chance de serem contaminados pelo coronavírus."

Nesse sentido, são necessárias medidas emergenciais para aviação, mormente aos aeronautas, que sofreram redução em seus salários. Tanto a ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) quanto o Sindicato Nacional dos Aeronautas<sup>1</sup> defendem o saque do FGTS nesse momento extremamente delicado para a categoria.

Assim, contamos com o apoio dos nobres senadores para o acolhimento desta emenda.

Sala das Comissões,



Senador **RANDOLFE RODRIGUES**  
REDE/AP

---

<sup>1</sup> <https://www.aeronautas.org.br/submanchetes/494-sub-manchete-8/9387-sna-pede-apoio-de-parlamentares-para-emenda-que-libera-saque-do-fgts.html>

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 964 DE 8 DE MAIO DE 2020**

Altera a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta.

**EMENDA Nº de 2020 - CM**

Acrescenta-se artigo à MPV 964/2020, com a seguinte redação:

Art. \_\_ Fica autorizado aos aeronautas com contrato de trabalho ativo ou que estejam de licença não remunerada o direito de realizar saque mensal das contas do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) pelo período de 90 (noventa) dias ou enquanto durar o estado de pública, de que trata o Decreto Legislativo n. 6/2020, o que vier a ser encerrado por último.

Parágrafo único. O saque mensal das contas do FGTS deverá ser no valor até o montante equivalente à média das remunerações recebidas nos últimos 12 (doze) meses de trabalho anteriores a março de 2020.(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O setor aéreo foi diretamente afetado pela crise econômica oriunda da pandemia do coronavírus. Em março, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) já havia informado o registro de queda de 50% na demanda por voos domésticos na segunda quinzena de março ante igual período de 2019. Nas viagens internacionais, a redução é de 85%.

Os aeronautas - pilotos, copilotos e comissários de voo - foram gravemente impactados pela crise da covid-19. As três maiores empresas aéreas aprovaram, no mês de março, acordos coletivos de trabalho com redução de 80% da remuneração para os próximos três meses – abril, maio e junho.

Além dos impactos trabalhistas, os aeronautas também estão entre os profissionais mais expostos ao contágio da Covid-19, conforme foi constatada em pesquisa recentemente publicada na CNN Brasil, editorial de Saúde. Segundo a pesquisa, além dos trabalhadores da área de saúde, "os comissários de voo são os profissionais que correm mais riscos de contágio do novo coronavírus, com 90% de chance de serem contaminados pelo coronavírus."

Nesse sentido, são necessárias medidas emergenciais para aviação, mormente aos aeronautas, que sofreram redução em seus salários. Tanto a ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) quanto o Sindicato Nacional dos Aeronautas<sup>1</sup> defendem o saque do FGTS nesse momento extremamente delicado para a categoria, em valor correspondente à média da sua remuneração nos 12 (doze) meses anteriores à pandemia.

Assim, contamos com o apoio dos nobres senadores para o acolhimento desta emenda.

Sala das Comissões,



Senador **RANDOLFE RODRIGUES**  
REDE/AP

---

<sup>1</sup> <https://www.aeronautas.org.br/submanchetes/494-sub-manchete-8/9387-sna-pede-apoio-de-parlamentares-para-emenda-que-libera-saque-do-fgts.html>