

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1029, DE 2021

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 Nº _____

Suprima-se o art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A MP serve para acrescentar o §4º ao art. 20 da Lei 13.475/2017, *que dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta*. Idêntico propósito constante na MP 964, de 2020 que o Congresso não apreciou e foi perdida a vigência.

A presente emenda quer suprimir o dispositivo basilar da MP, para inviabilizar seu propósito, pois assim impediria que se afaste 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 reiterada investida do Poder Executivo e trazida nas Medidas Provisórias 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 confessa que não quer *que os órgãos e entidades da Administração Pública sejam considerados os operadores das aeronaves utilizadas para realizar as operações aéreas destinadas à consecução de funções institucionais*, alega que a previsão do caput do art. 20 da Lei nº 13.475, de 2017 *inviabiliza a contratação de aeronaves tripuladas pela Administração Pública*. A partir disso, os pilotos e mecânicos de voos não teriam vínculo empregatício com os órgãos e entidades contratantes, mas sim com a empresa contratada para fornecer as aeronaves tripuladas.

Ocorre que, a administração pública tem opções outras para a solução dessa questão: a) pode arrendar uma aeronave, adquirindo a condução técnica desta e sendo a autoridade sobre a tripulação; b) pode fazer fretamento, caso em que o operador de aeronave seria uma empresa aérea, que se comprometeria a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se à essa empresa o controle sobre a tripulação e a condução técnica da aeronave, devendo a mesma contratar a tripulação nos termos da legislação vigente.

O texto da MP não é suficientemente claro sobre quais 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 lacunosa 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, 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 seria a operadora. O vínculo empregatício direto ocorre com a empresa dona da aeronave ou fretador, responsável pela condução técnica, direção e autoridade sobre a tripulação. Também o fato da Administração fretar a aeronave e seus tripulantes não a torna operadora de aeronave, por mais que a missão seja de incumbência do Poder Público.

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 e 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 especializada 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 e, portanto, garantido o vínculo dos profissionais com a empresa especializada.

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 funciona 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**. Na eventualidade de não haver servidores públicos em número suficiente para operarem as aeronaves pertencentes a órgãos ou instituições públicas, cabe a contratação eventual de empresas especializadas que desempenhem tal função, observada as formas e procedimentos licitatórios e demais exigências legais.

Verificamos, portanto, que o prejuízo à administração presente 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, 18 de fevereiro de 2021.

Deputado ENIO VERRI
PT/PR



CD/21759.51029-00