



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1029, de 2021**, 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
Senador Angelo Coronel (PSD/BA)	001
Deputado Federal Glaustin da Fokus (PSC/GO)	002
Deputado Federal Enio Verri (PT/PR)	003; 004
Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	005; 006; 007
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	008
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	009
Senador Jorge Kajuru (CIDADANIA/GO)	010; 011
Senador Paulo Rocha (PT/PA)	012

**TOTAL DE EMENDAS: 12**





**MPV 1029**  
**00001**

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Angelo Coronel

**EMENDA Nº**  
(à MPV nº 1.029, de 2021)

Dê-se ao art. 1º da MPV nº 1.029, de 2021, 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, sendo a única categoria profissional que não está equiparada ao referido diploma legal fruto da reforma trabalhista.

A MPV nº 1.029, de 2021, 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 as demais categorias, com a exceção dos tripulantes de linhas aéreas, cargas ou mala postal, que sejam do regime de transporte aéreo regular, o que se justifica pela natureza ininterrupta da prestação de seus serviços.

Entendemos 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, pois a questão é meramente formal relacionada a forma de contratação do serviço.

Com a presente emenda, possibilitamos 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.

Pelas razões expostas, conto com o apoio dos nobres Congressistas para o acolhimento desta Emenda.

Sala das Sessões,

**Senador ANGELO CORONEL**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>Data</b> 17/02/2021	<b>Proposição</b> MPV 1029/2021			
<b>Autor</b> Dep. Glaustin da Fokus	<b>Nº do prontuário</b>			
1 • Supressiva	2. • Substitutiva	3. • Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. • Substitutivo global
<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>

Acrescente-se o trecho ao §4º do Art. 1º da Medida Provisória nº 1029 de 2021, 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. ....  
.....

§ 4 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; bem como não se aplica ao operador de aeronave privada e respectivos tripulantes de voo e de cabine que exerçam suas funções profissionais nos serviços aéreos privados.

### JUSTIFICAÇÃO

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.

Recomenda-se o acréscimo do trecho sublinhado ao parágrafo 3º já introduzido pela Medida Provisória ao art. 20:

§ 4 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; bem como não se aplica ao operador de aeronave privada e respectivos tripulantes de voo e de cabine que exerçam suas funções profissionais nos serviços aéreos privados.

A Lei original encontra-se sem o §3º do art. 20, o que se a casa compreender como melhor redação, venha realizar a devida enumeração dos parágrafos, sem prejuízo desta referida emenda aditiva.

#### 1.1 – Benefícios da emenda aditiva para ampliar o acesso ao trabalho dos aeronautas

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.

A crise econômica que assola o setor, bem como as demissões em massa decorrentes da pandemia da Covid-19 afetaram e muito o mercado de trabalho de tripulantes de voo, quando voar para a aviação privada se torna oportunidade para a recolocação do profissional no mercado de trabalho.

#### 1.2 – Problemas com o texto da redação original da lei

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.

Como está, sem a clareza acerca da aviação privada restar livre para contratações tanto por Contrato de prestação de serviço, com ou sem pessoa jurídica, quanto com contrato de emprego (CLT) a lei acarreta os seguintes problemas:

- a) Multas de operadores que realizam contratos com aeronautas prestadores de serviços
- b) Justo receio de operadores em contratar aeronautas autônomos pela ideia equivocada da lei ordenar contrato de emprego (CLT)
- c) Redução das contratações de aeronautas pelo operador sem condição de assumir custos trabalhistas
- d) Impedimento ao exercício da livre iniciativa de aeronautas empreendedores na prestação de serviços de pilotagem com pessoa jurídica
- e) Desestímulo ao empreendedorismo em momento de fomento da liberdade econômica
- f) Abarrotamento de tribunais para definir a correta interpretação

#### 1.3 – Violações constitucionais da redação de lei como está, sendo necessária a emenda aditiva

##### Constituição Federal

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

#### 1.4 - Conclusão

Não é interessante que permaneça no mundo jurídico redação de legislação que leve à dúvida de hermenêutica da lei, prejudicial à classe trabalhadora e à sociedade, ainda que nem todo contrato de trabalho seja de emprego, em especial com o advento da Lei Federal 13.874/19 que estabelece Direitos de Liberdade Econômica, com normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício para a atividade econômica, no combate ao desemprego e para o fomento da economia.

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 da Comissão, 17 de fevereiro de 2021

**GLAUSTIN DA FOKUS**  
**DEPUTADO FEDERAL**  
**PSC/GO**

**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 MODIFICATIVA Nº \_\_\_\_\_**

Modifique-se o art. 1º da Medida Provisória nº 1029, de 2021, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º .....

“Art. 20. ....

.....  
**§ 4º** 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.  
**§5º.** 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 atual MP 1029, com propósito semelhante à Medida Provisória nº 964, de 2020, não apresenta cumprimento dos requisitos constitucionais e legais para a contratação no serviço público. 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 ou no exercício do poder de polícia, o Poder público possa realizar a contratação de empresa terceirizada prestadora de serviços aeronáuticos, nos moldes legais fixados pelo ordenamento jurídico existente.

Não se pode admitir a prática de intermediação de mão de obra no país que, neste caso concreto, resta simulada por contratações de aeronautas por via atravessada. 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, pelo que pedimos a aprovação da emenda pelos nobres pares.

Sala da Comissão, 18 de fevereiro de 2021.

Deputado ENIO VERRI  
PT/PR

**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



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

**MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.029, DE 11 DE FEVEREIRO 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 MODIFICATIVA N.º /2021**

**Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória n.º 1.029/2021 a seguinte redação:**

“Art. 1º .....

.....  
Art. 31. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos I, II, III e V do caput do art. 5º serão assegurados os seguintes limites de horas de voo e de pousos em uma mesma jornada de trabalho:

.....  
Art. 32. Aos tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso IV do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho:

.....  
Art. 36. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos I, II, III e V do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

.....  
Art. 37. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo definido no inciso IV do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:  
.....  
.....

Art. 51. O tripulante empregado nos serviços aéreos previstos nos incisos I, II, III e V do caput do art. 5º terá número mensal de folgas não inferior a 10 (dez), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos, devendo a primeira destas ter início até as 12 (doze) horas do sábado, no horário de Brasília.  
.....  
.....

Art. 52. O tripulante de voo ou de cabine empregado no serviço aéreo previsto no inciso IV do caput do art. 5º terá número de folgas mensal não inferior a 8 (oito), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos.  
.....  
.....

**JUSTIFICAÇÃO**

A lei 13.475, lei do aeronauta, quando constituída levou em consideração os diferentes tipos de serviços aéreos, conforme consta o artigo 5º da referida lei.

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

§ 1º É denominado instrutor de voo o piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronave empregada no serviço aéreo especializado referido no inciso III do caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho:

I - os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos III e V do caput deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

II - os tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso V do caput deste artigo, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, são equiparados aos tripulantes de voo que operam os serviços aéreos especializados na modalidade de atividade de fomento ou proteção à agricultura.

A intenção do legislador na mesma lei foi de aumentar a segurança de voo de todas as operações aéreas, portanto, determinou limites máximos de horas de voo (artigos 31 e 32), limites máximos de jornadas diárias de trabalho (artigo 36) e limites mínimos de folgas mensais (artigos 51 e 52).

Entendemos que os limites supracitados na lei têm diferenças entre aviação comercial, aviação executiva e taxi aéreo.

Os limites citados acima consideram empresas que não tem nenhum controle de gerenciamento de fadiga dos seus tripulantes.

Ainda considerando a intenção do legislador, percebe-se que se determina limites menores para "forçar" os empregadores a demonstrarem o correto gerenciamento de fadiga, aumentando a segurança de voo para toda a sociedade.

Logo, estes limites podem ser extrapolados por empresas que comprovem a autoridade de aviação civil, um efetivo controle a gestão de fadiga de seus tripulantes.

Tal instrumento encontra validade no artigo 19 da lei 13.475/17.

Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

§ 1º As limitações operacionais referidas no caput deste artigo compreendem quaisquer prescrições temporais relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

§ 2º O Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil.

§ 3º A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.

§ 4º Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

Após a promulgação da lei em 28 de agosto de 2017 restou a responsabilidade para autoridade em aviação civil brasileira, ANAC, determinar através de seus regulamentos quais seriam os requisitos para se considerar uma empresa que, de fato, faz o correto gerenciamento da fadiga, e também os limites de extrapolações permitidas para a referida empresa.

Então, em 19/03/2019, a autoridade de aviação civil brasileira publicou o correto mecanismo, RBAC117, disponível em: [https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-117/@/@display-file/arquivo\\_norma/RBAC117EMD00.pdf](https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-117/@/@display-file/arquivo_norma/RBAC117EMD00.pdf)

Após a publicação do regulamento geral para a aviação brasileira, a ANAC publicou as referidas instruções suplementares (IS's) dividindo requisitos e extrapolações para aviação comercial, taxi aéreo e executiva.

Aparentemente a intenção do regulador em promover a segurança de voo obteve grande êxito na aviação comercial regular, as maiores empresas brasileiras têm um controle efetivo de fadiga de seus tripulantes e obtém as flexibilizações que o regulamento da autoridade em aviação civil permite.

Porém, se tratando de empresas menores e taxi aéreo (definidas nos incisos II, III e V do art. 5º da lei 13.475/17) a intenção de promover a segurança de voo não obteve sucesso, vide o baixíssimo número de empresas que optam por fazer a gestão de fadiga de seus tripulantes e ter direito as flexibilizações relacionadas.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

Entendemos que tal fato se dá, principalmente, por estes serviços aéreos terem, mesmo sem o controle de fadiga, limites de horas de voo e jornadas maiores do que os limites da aviação regular, assim como número mínimo de folgas menor que os determinados na aviação regular.

Embora exista o argumento de que estes serviços aéreos efetivamente voam menos do que a aviação comercial, não se pode desconsiderar que muitas viagens são contratadas no limite da legislação e em alguns períodos (como em campanhas eleitorais) há uma grande possibilidade dos tripulantes sofrerem com fadiga (seja diária ou acumulada no período) e por consequência afetarem a segurança de voo.

Pelos motivos expostos, entendemos que a melhor forma de evoluir na segurança de voo para toda a sociedade é igualar os limites de horas de voo, jornadas diárias e número de folgas dos serviços aéreos privados e taxi aéreo com os limites determinados na aviação regular.

Ante o exposto, pedimos apoio aos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, de fevereiro de 2021.

**JOÃO CAMPOS**  
Vice-líder do Republicanos



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

**MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.029, DE 11 DE FEVEREIRO DE 2021**

Altera a Lei n.º 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 /2021**

**Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória n.º 1.029/2021 a seguinte redação:**

“Art. 1º .....

.....  
“Art. 20. ....

.....  
§ 4º No exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, o Poder Público poderá contratar, excepcionalmente, empresa prestadora de serviços aéreos 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.

§ 5º. 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.

§ 6º. A contratação de empresa prestadora de serviços aéreo previstas nos o §§ 4º e 5º somente poderá ser realizada pela Administração Pública, sendo vedada ao setor privado.” (NR)



## **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei do Aeronauta tramitou no Congresso Nacional de 2011 a 2017, com amplo debate democrático, e baseada em inúmeros estudos, trabalhos técnicos e científicos, bem como na regulamentação internacional da aviação civil.

Referida lei passou por cinco votações no Congresso Nacional, em comissões e nos plenários das duas casas legislativas, e contou com a participação do governo, por meio da Secretaria de Aviação Civil (SAC) e da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC); da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR); Associação Brasileira de Empresas de Táxi Aéreo e Manutenção (ABTAER) e do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo (SNETA); do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG); e do sindicato da categoria laboral, o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA).

A lei do aeronauta, promulgada em 28 de agosto de 2017 é posterior a Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017 (que permitiu a terceirização dos trabalhadores no país).

Não é por acaso que a lei do aeronauta trouxe a proteção contra a terceirização dos aeronautas.

Este fato é devido a atividade aérea envolver todo um sistema complexo que protege toda a sociedade brasileira chamado segurança de voo.

Não exigir a formalização do vínculo entre o aeronauta e o operador da aeronave faz com que o profissional deixe de estar inserido dentro de uma estrutura de controle de suas aptidões e qualificações, permitindo também a terceirização de uma atividade sem nenhuma salvaguarda à segurança de voo.

Importante destacar que todo o acidente ocorre devido a uma série de fatores contribuintes que, combinados, resultam na tragédia. Nas investigações de acidentes, conduzidas pelo CENIPA, são apontados os fatores contribuintes com a finalidade de minimizar futuros casos, sendo o fator humano um dos mais relevantes.

De modo que a prática da terceirização ou a prestação de serviço sem vínculo repassa totalmente o controle, aos próprios profissionais, do treinamento, da gestão de escalas de voo, do gerenciamento e fadiga, da gestão de locais de pernoite e de descanso entre voos, etc, afetando diretamente o fator humano.

Todo acidente ocorre devido a uma série de fatores contribuintes que, combinados resultam na tragédia. Nas investigações de acidentes (no Brasil realizadas



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

pelo governo através do órgão CENIPA) são apontados os fatores contribuintes com a finalidade de minimizar futuros casos.

A prática a terceirização repassa custos importantes aos próprios profissionais prestadores de serviços como o treinamento, gestão de escalas de voo, gerenciamento e fadiga, gestão de locais de pernoite e de descanso entre voos, etc. A consequência é que todos os itens citados têm déficits quando gerenciados por profissionais de voo, diminuindo exponencialmente a segurança de voo.

Como exemplos claros recentes podemos citar a empresa "Lamia" e o acidente que vitimou o presidenciável Eduardo Campos.

Caso Lamia: Uma das maiores tragédias na aviação mundial, que vitimou grande quantidade de jogadores e comissão técnica da Chapecoense, causada principalmente por grandes negligências do proprietário da empresa.

O proprietário também era o comandante e, entre as diversas negligências que causam o acidente está a contratação de um copiloto terceirizado sem experiência por um salário abaixo de mercado.

Caso Eduardo Campos: Abaixo um trecho do relatório de investigação deste acidente apontando como fator contribuinte as questões organizacionais e de gerenciamento (pagina 107):  
[http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/pt/RF\\_A\\_134CENIPA2014\\_PR-AFA.pdf](http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/pt/RF_A_134CENIPA2014_PR-AFA.pdf)

1.17. Informações organizacionais e de gerenciamento.

*"Em meados de maio de 2014, o comandante começou a operar o PR-AFA na campanha presidencial, juntamente com um outro copiloto."*

O grupo empresarial pernambucano delegou ao comandante o gerenciamento da aeronave, inclusive as questões de manutenção. Não havia formalização das tarefas e/ou das atividades que deveriam ser executadas pelos tripulantes.

Durante o período da campanha, o comandante coordenava todos os trâmites pertinentes à aeronave, diretamente com o grupo empresarial pernambucano. Esse grupo ficava responsável pelos locais de hospedagem da tripulação.

Por volta de um mês após o início dos voos no PR-AFA, o primeiro copiloto contratado decidiu deixar esse trabalho por não estar mais aceitando algumas situações corriqueiras que envolviam os voos de campanha eleitoral, como: atrasos dos voos de retorno para a cidade de São Paulo, SP, mudanças de programação e a falta de expectativa de o emprego se transformar em um contrato formal de trabalho.

Com a saída desse copiloto, o próprio comandante buscou um substituto. Por meio de contatos no âmbito aeronáutico, ele tomou conhecimento da disponibilidade de



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

um piloto que possuía a habilitação C560 e que havia operado a aeronave C560 Encore+ em uma empresa de Belo Horizonte, MG.

Assim, em meados de junho de 2014, o novo copiloto aceitou o convite para a função sem ser submetido a um processo seletivo mais detalhado, passando, automaticamente, a compor a tripulação do PR-AFA.

Segundo informações levantadas, a agenda dos voos ficava a cargo do assessor pessoal do candidato à presidência que repassava, diretamente, a programação ao comandante, utilizando, na maioria das vezes, um aplicativo de mensagens instantâneas para celular."

E conclui o tema: *"A comissão de investigação não encontrou qualquer informação sobre possíveis locais de descanso dos tripulantes atinentes aos períodos de espera em solo entre as etapas de voo.*

Pelo período que os tripulantes atuaram para o grupo empresarial pernambucano, não foram encontrados registros de capacitação e/ou de treinamento realizados por eles."

**Grifo nosso: O relatório deste acidente mostra a prática usual de mercado onde todo gerenciamento a operação aérea recai ao comandante prestador de serviço que, na busca por oportunidades de emprego pode ter a tendência e negligenciar aspectos importantes que afetam a segurança e voo.**

O artigo 20 da lei do Aeronauta e a importância da formalização do contrato de trabalho para a segurança de voo:

Dispõe o Art. 20 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"*.

O fundamento principal da exigência da formalização de contrato de trabalho entre o tripulante e o operador da aeronave é garantir o cumprimento de todas as proteções necessárias para que a atividade laboral seja exercida com a máxima segurança possível.

Assim, se busca ter controle sobre as jornadas de trabalho, os limites de tempo de voo, o monitoramento da capacidade psíquica e de saúde do tripulante, bem como garantir que o mesmo esteja bem treinado e com seus certificados e habilitações válidos.

É fundamental que se evite que tripulantes, por necessidade financeira, operem vários tipos de equipamentos ao mesmo tempo, sob risco de não conseguirem se manterem proficientes na operação de diferentes tipos e modelos de aeronaves, principalmente em casos de emergências e situação não-normais.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

Tanto que a Reforma Trabalhista de 2017, que alterou substancialmente a CLT, no Parágrafo 3º do Art. 443, vetou a possibilidade de os aeronautas serem contratados sob o regime de trabalho intermitente.

“Art. 443. O contrato individual de trabalho poderá ser acordado tácita ou expressamente, verbalmente ou por escrito, por prazo determinado ou indeterminado, ou para prestação de trabalho intermitente. (Redação dada pela Lei nº 13.467, de 2017)”

(...)

§ 3º Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador, exceto para os aeronautas, regidos por legislação própria. (Incluído pela Lei nº 13.467, de 2017)”

O objetivo do legislador, nessa vedação, foi justamente garantir que o tripulante de aeronave mantivesse a regularidade no trabalho, a fim de preservar a sua proficiência técnica, e também garantir a previsibilidade do trabalho para assim, propiciar ao tripulante a capacidade de gerir o seu estado de fadiga.

Lembramos ainda que o Sindicato Nacional dos Aeronautas já realizou mais de 60 (sessenta) acordos coletivos de trabalho no período de pandemia, todos com fortes reduções salariais de até 18 (dezoito) meses a fim e se manterem os empregos logo, permitir a terceirização da categoria de forma alguma irá proporcionar empregos apenas ira precariza-los.

A atividade de taxi aéreo individual pode ser usada como argumento para terceirizar, porém, conforme apresentado pelo programa "Mais voos" do governo federal, esta atividade será disponibilizada com a legislação atualizada, não sendo necessário qualquer ajuste nos contratos de trabalho dos tripulantes.

É plausível admitir a exclusão da administração pública no artigo 20 da lei dos aeronautas porém é imprescindível se garantir 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.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

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.

Além disso, é incluída a vedação expressa da terceirização no setor privado reforçando a *ratio legis* do caput do art. 20.

Ante o exposto, pedimos apoio aos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, de fevereiro de 2021.

**JOÃO CAMPOS**  
**Vice-líder do Republicanos**



## MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.029, DE 11 DE FEVEREIRO 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 N.º /2021

Suprima-se os artigos 1º e 2º da Medida Provisória n.º 1.029, de 11 de fevereiro de 2021.

### JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.475/2017 trouxe avanços significativos à segurança de voo, incorporando o tema de gerenciamento do risco da fadiga dos tripulantes, em seu artigo 19, e exigindo a relação empregatícia dos tripulantes em seu artigo 20, objeto da presente MP 1.029, publicada no D.O.U., em 11 de fevereiro de 2021.

No gráfico abaixo, elaborado pelo CENIPA, pode-se observar que a partir de 2018 não ocorreram mais acidentes fatais com aeronaves de instrução de voo. Algo inédito na história da aviação brasileira.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

Sendo a prova incontestável do benefício trazido com a exigência de contrato de trabalho firmado com o operador da aeronave, previsto no Art. 20 da Lei nº 13.475/2017.

Não exigir a formalização do vínculo entre o aeronauta e o operador da aeronave faz com que o profissional deixe de estar inserido dentro de uma estrutura de controle de suas aptidões e qualificações, permitindo também a terceirização de uma atividade sem nenhuma salvaguarda à segurança de voo.

Importante destacar que todo o acidente ocorre devido a uma série de fatores contribuintes que, combinados, resultam na tragédia. Nas investigações de acidentes, conduzidas pelo CENIPA, são apontados os fatores contribuintes com a finalidade de minimizar futuros casos, sendo o fator humano um dos mais relevantes.

De modo que a prática da terceirização ou a prestação de serviço sem vínculo repassa totalmente o controle, aos próprios profissionais, do treinamento, da gestão de escalas de voo, do gerenciamento e fadiga, da gestão de locais de pernoite e de descanso entre voos, etc, afetando diretamente o *fator humano*.

Um exemplo claro do impacto da transferência completa das responsabilidades de gestão para o próprio piloto, foi o acidente que vitimou o presidente Eduardo Campos, que teve no relatório de investigação do acidente o registro de que as *questões organizacionais e de gerenciamento* contribuíram para o acidente. Vejamos:

*“1.17. Informações organizacionais e de gerenciamento.*

*Em meados de maio de 2014, o comandante começou a operar o PR-AFA na campanha presidencial, juntamente com um outro copiloto.*

***O grupo empresarial pernambucano delegou ao comandante o gerenciamento da aeronave, inclusive as questões de manutenção. Não havia formalização das tarefas e/ou das atividades que deveriam ser executadas pelos tripulantes.***

*Durante o período da campanha, o comandante coordenava todos os trâmites pertinentes à aeronave, diretamente com o grupo empresarial pernambucano. Esse grupo ficava responsável pelos locais de hospedagem da tripulação.*

*Por volta de um mês após o início dos voos no PR-AFA, o primeiro copiloto contratado decidiu deixar esse trabalho por não estar mais aceitando algumas situações corriqueiras que envolviam os voos de campanha eleitoral, como: atrasos dos voos de retorno para a cidade de São Paulo, SP, mudanças de programação e a falta de expectativa de o emprego se transformar em um contrato formal de trabalho.*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

*Com a saída desse copiloto, o próprio comandante buscou um substituto. Por meio de contatos no âmbito aeronáutico, ele tomou conhecimento da disponibilidade de um piloto que possuía a habilitação C560 e que havia operado a aeronave C560 Encore+ em uma empresa de Belo Horizonte, MG.*

*Assim, em meados de junho de 2014, o novo copiloto aceitou o convite para a função sem ser submetido a um processo seletivo mais detalhado, passando, automaticamente, a compor a tripulação do PR-AFA.*

*Segundo informações levantadas, a agenda dos voos ficava a cargo do assessor pessoal do candidato à presidência que repassava, diretamente, a programação ao comandante, utilizando, na maioria das vezes, um aplicativo de mensagens instantâneas para celular."*

E conclui o tema:

*"A comissão de investigação não encontrou qualquer informação sobre possíveis locais de descanso dos tripulantes atinentes aos períodos de espera em solo entre as etapas de voo.*

*Pelo período que os tripulantes atuaram para o grupo empresarial pernambucano, não foram encontrados registros de capacitação e/ou de treinamento realizados por eles."*

**Grifo nosso:**

***"O relatório deste acidente mostra a prática usual de mercado onde todo gerenciamento a operação aérea recai ao comandante prestador de serviço que, na busca por oportunidades de emprego pode ter a tendência e negligenciar aspectos importantes que afetam a segurança e voo."***

Além disso, há que se atentar à realidade fática do setor, e assim considerar todas as diferenciações e complexidades previstas na própria lei, exemplificativamente podem ser referidos retro transcritos os artigos 5º, 26, 27, 31, 32:

*"Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:*

*I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;*

*II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

*III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;*

*IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986(Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;*

*V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.*

*§ 1º É denominado instrutor de voo o piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronave empregada no serviço aéreo especializado referido no inciso III do **caput** deste artigo.”*

*Art. 26. A prestação de serviço do tripulante empregado no serviço aéreo definido no inciso I do **caput** do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será determinada por meio de:*

*I - **escala, no mínimo mensal (grifo nosso)**, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;*

*(...)*

*Art. 27. A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do **caput** do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita por meio de:*

*I - **escala, no mínimo semanal (grifo nosso)**, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;*

*Art. 31. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo definido no inciso I do **caput** do art. 5º serão assegurados os seguintes limites de horas de voo e de pousos em uma mesma jornada de trabalho:*

*I - **8 (oito) horas de voo** e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;*

*(...)*

*Art. 32. Aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do **caput** do art. 5º são assegurados os seguintes limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho:*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

*- 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;*

Verifica-se que o art. 5º da Lei do aeronauta supratranscrito distingue os diferentes profissionais por segmento para, justamente, ter a capacidade de dar o tratamento adequado respeitando as suas diferenças, e pelas disposições contidas nos artigos 26 e 27 do mesmo diploma legal, ao tripulante empregado no serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo, a escala de trabalho será de no mínimo mensal, nos demais segmentos será semanal.

Demais disso, os tripulantes empregados no serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo, quando compondo uma tripulação mínima ou simples, terá como limite de jornada diário 8 (oito) horas de voo.

Nos demais segmentos da aviação terão como limite diário de tempo de voo de 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo.

Dipõe o Art. 20 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*”.

O fundamento principal da exigência da formalização de contrato de trabalho entre o tripulante e o operador da aeronave é garantir o cumprimento de todas as proteções necessárias para que a atividade laboral seja exercida com a máxima segurança possível.

Assim, se busca ter controle sobre as jornadas de trabalho, os limites de tempo de voo, o monitoramento da capacidade psíquica e de saúde do tripulante, bem como garantir que o mesmo esteja bem treinado e com seus certificados e habilitações válidos.

É fundamamental que se evite que tripulantes, por necessidade financeira, operem vários tipos de equipamentos ao mesmo tempo, sob risco de não conseguirem se manterem proficientes na operação de diferentes tipos e modelos de aeronaves, principalmente em casos de emergências e situação não-normais.

Tanto que a Reforma Trabalhista de 2017, que alterou substancialmente a CLT, no Parágrafo 3º do Art. 443, vetou a possibilidade dos aeronautas serem contratados sob o regime de **trabalho intermitente**.

*“Art. 443. O contrato individual de trabalho poderá ser acordado tácita ou expressamente, verbalmente ou por escrito, por prazo determinado ou indeterminado, ou para prestação de trabalho intermitente. (Redação dada pela Lei nº 13.467, de 2017)*

(...)

§ 3o *Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

*prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador, exceto para os aeronautas, regidos por legislação própria. (Incluído pela Lei nº 13.467, de 2017)”*

O objetivo do legislador, nessa vedação, foi justamente garantir que o tripulante de aeronave mantivesse a regularidade no trabalho, a fim de preservar a sua proficiência técnica, e também garantir a previsibilidade do trabalho para assim, propiciar ao tripulante a capacidade de gerir o seu estado de fadiga.

Conforme consta na exposição de motivos da MPV 1029, assinada pelo Excelentíssimo Senhor Ministro do Meio Ambiente, Ricardo de Aquino Salles, o art. 20 da Lei do Aeronauta desconsideraria a peculiaridade de operações aéreas realizadas por órgãos e entidades da Administração Pública no exercício de suas missões institucionais e do poder de polícia ambiental por exemplo.

Dessa forma, considerando que a Administração Pública quando proprietária ou arrendatária de aeronaves se enquadra no conceito de “operador de aeronave”, a previsão do art. 20 inviabilizaria a contratação de aeronaves tripuladas pela Administração Pública, visto que os aeronautas não possuem vínculo com a Administração, e sim com a empresa contratada.

Assim, o afastamento da exigência do art. 20 da Lei do Aeronauta se baseia nas seguintes razões: (i) nem sempre a Administração Pública conta com aeronaves e/ou servidores habilitados em número suficiente; (ii) na hipótese de contratação de aeronaves tripuladas, os pilotos e mecânicos não detêm vínculo empregatício com a Administração Pública, e sim com a empresa contratada; e (iii) o órgão ou entidade pública, ao arrendar uma aeronave, se caracteriza como um operador, sendo necessário haver um vínculo com o aeronauta nos termos do art. 20 retro mencionado.

Em síntese, o dispositivo legal disposto na MPV 1029 afasta a necessidade de vínculo contratual quando o operador da aeronave for integrante da Administração Pública.

Pois bem, percebe-se que a própria justificativa apresentada é contraditória. Se, em face de uma determinada situação, há uma carência de funcionários habilitados como aeronautas e de aeronaves para a consecução do interesse público, a Administração Pública dispõe de duas alternativas para tanto: (i) contratar empresa que forneça as aeronaves e os profissionais qualificados, ou seja, há uma relação de prestação de serviço entre a empresa e a Administração Pública, enquanto que a relação empregatícia seria mantida entre os aeronautas e a empresa; e (ii) contratar aeronautas habilitados como servidores, sob o regime da CLT ou estatutário.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

Com relação à primeira hipótese, não há necessidade de alterar o ordenamento jurídico. A manutenção do vínculo empregatício entre o aeronauta e a empresa contratada, sem haver vínculo direto entre o aeronauta e a Administração Pública, é frequente como no caso das empresas que prestam serviços aéreos *offshore* à Petrobras, apenas para citar um exemplo, e é situação prevista em lei conforme consta no art. 71 da Lei Federal 8.666/1993 (Lei de Licitações), que dispõe:

*“Art. 71. O contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato.*

*§ 1o A inadimplência do contratado, com referência aos encargos trabalhistas, fiscais e comerciais não transfere à Administração Pública a responsabilidade por seu pagamento, nem poderá onerar o objeto do contrato ou restringir a regularização e o uso das obras e edificações, inclusive perante o Registro de Imóveis”.*

A contratação de aeronautas pela Administração Pública é possível tanto pelo regime estatutário do Regime Jurídico Único (RJU), havendo lei própria para tanto, Lei Federal 8.112/1990, quanto pelo regime da CLT, conforme exige o art. 20 da Lei do Aeronauta. Inclusive, importante mencionar que independentemente do regime jurídico, a Administração Pública deve realizar concurso público para a seleção dos aeronautas.

De início, pela redação atual da MPV 1029, entende-se que a necessidade de contrato de trabalho não é aplicável nos casos em que a Administração Pública for a operadora da aeronave. Ou seja, *contrario sensu*, o vínculo do aeronauta com a Administração Pública poderá ocorrer de qualquer forma que não seja a de contrato de trabalho. Mas a MPV não indica qual o vínculo que deverá ser observado, criando um verdadeiro vazio normativo. Reputa-se que no regime jurídico de Direito Administrativo não prevalece a autonomia da vontade, mas sim a total e completa subserviência ao previamente disposto em lei em sentido formal<sup>1</sup>.

A MPV 1029 poderia muito bem apenas especificar que, nas hipóteses em que a Administração Pública é arrendatária de aeronave, prevalece o vínculo contratual dos aeronautas com a empresa proprietária da aeronave. Alternativamente, a MPV pode também esclarecer que, quando os aeronautas forem contratados diretamente pela Administração Pública, poderá ser utilizado tanto o regime estatutário, previsto em lei específica, quanto o regime celetista, previsto na CLT.

Importante apenas esclarecer que a Administração Pública Federal, em



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

hipóteses de urgência e excepcional interesse público, pode contratar servidores públicos temporários, conforme disposto na Lei 8.745/1993 (Lei do Servidor Temporário). Nesse caso, os servidores são contratados por tempo determinado para atender uma situação específica e, diante da situação excepcional e emergencial, a Lei autoriza a realização de um processo seletivo simplificado<sup>2</sup>. Na hipótese de desastre ambiental, a Lei autoriza a contratação direta, sem a realização do processo seletivo.

Como se vê, a MPV 1029 não se justifica nos termos da exposição de motivos, pois a necessidade invocada pela Administração Pública para suprir sua demanda por serviços aéreos já encontra mecanismos legais para tanto. Portanto, não há necessidade ou urgência para alterar por medida provisória, sem o debate amplo e profundo necessário, uma lei tão complexa e importante, que envolve questões técnicas de segurança de voo, inclusive para a própria segurança e eficiência da atividade da Administração Pública.

Desse modo, uma MP não deveria ser aceita como um instrumento adequado para se efetuar uma alteração estrutural de grande impacto à sociedade, mormente quando se constata que a própria Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Secretária Especial de Previdência e Trabalho e o Ministério Público do Trabalho (MPT) sequer participaram do debate.

Além do mais, é imprescindível uma análise de risco, a qual deveria ser feita pelo órgão do Comando da Aeronáutica (CENIPA) responsável pelas atividades de investigação de acidentes aeronáuticos da aviação civil e da Força Aérea Brasileira.

Ante o exposto, pedimos apoio aos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, de fevereiro de 2021.

**JOÃO CAMPOS**  
Vice-líder do Republicanos

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.029, DE 10 DE FEVEREIRO 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 ADITIVA**

Dê-se ao art. 1º, da Medida Provisória Nº 1.029, de 10 de fevereiro de 2021, 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.....

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica:

I - quando o operador da aeronave for órgão ou entidade da administração pública, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, ou

II - quando o operador da aeronave for empresa ou privado, na atividade de fomento ou proteção à agricultura ou ao meio ambiente.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 1029/2021 tem como objetivo autorizar a terceirização da função de tripulantes quando o operador da aeronave for o Poder Público.

Ocorre que a aviação agrícola, por desempenhar um trabalho muitas vezes sazonal, conforme a época da lavoura tratada pela pulverização, reúne condições de mercado que, igualmente, comportam a contratação de pessoa jurídica prestadora de serviço de pilotagem. Sendo a segunda frota aeroagrícola do mundo, distribuída entre empresas prestadoras de serviço e empresários rurais, a aviação agrícola brasileira, no pico da safra, ou em situações excepcionais, como no combate a incêndios, pode necessitar a contratação de pilotos de forma rápida e temporária, o que só a existência de terceirizados, reunidos em sociedade de pilotos, possibilita. E a experiência dos Estados Unidos da América, país com a maior frota aeroagrícola do mundo, e ainda com ampla liberdade de negociação, comprova que a contratação de empresa de pilotos aeroagrícolas é uma alternativa viável e segura.

Além de dar mais condições para empresas aeroagrícolas e empresários rurais negociarem a forma de contratação de tripulação, a possibilidade de exercer seu ofício via pessoa jurídica própria, oportuniza ao piloto optar por regime tributário menos oneroso – no lucro presumido ou até no regime do Simples Nacional – como alternativa à pesada e conhecida carga fiscal (27,5% de Imposto de Renda) incidente sobre a remuneração de pessoa física.

Também cabe observar que os pilotos agrícolas são profissionais com alta capacitação, formados primeiro como pilotos civis, e depois na área aeroagrícola, além de possuírem, no mínimo, a conclusão em ensino médio, conforme regulamentos da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. Logo, os pilotos agrícolas têm formação para bem decidirem sobre a melhor forma de atuar – como pessoa física ou jurídica – e ainda conhecimento técnico e mercadológico para negociarem um bom contrato de pilotagem, em posição de equilíbrio com os contratantes.

Quanto às responsabilidades pela prestação de serviço, sua distribuição já é regulada pela legislação aeronáutica, sendo o operador, empresa ou privado, responsável pelas boas condições da aeronave, e o piloto, pessoa física ou jurídica, com o ônus de bem desempenhar o serviço de condução do avião. Logo, a possibilidade de contratar pessoa jurídica prestadora de serviço não isenta o contratante de suas responsabilidades civis ou aeronáuticas.

Diante destas razões, a presente proposta tem como objetivo permitir, na esfera privada, tão somente a terceirização do serviço de piloto agrícola.

Sala das Comissões, de fevereiro de 2021

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**



CONGRESSO NACIONAL

MPV 1029

~~EMENDA~~

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data  
18/02/2021

PROPOSIÇÃO  
Medida Provisória nº 1.029/2021.

AUTOR  
Deputado HUGO LEAL – PSD

Nº do prontuário

1 Supressiva    2. substitutiva    3. (X) modificativa    4. ( ) ADITIVA    5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Altere-se o § 3º do Art. 1º da Medida Provisória nº 1.029, de 10 de fevereiro de 2021, 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.

PARLAMENTAR

Deputado HUGO LEAL  
PSD/RJ



**MPV 1029  
00010**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Jorge Kajuru

## **MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.029, DE 11 DE FEVEREIRO 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 MODIFICATIVA N.º /2021**

**Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória n.º 1.029/2021 a seguinte redação:**

“Art. 1º .....

.....  
“Art. 20. ....

.....  
§ 4º No exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, o Poder Público poderá contratar, excepcionalmente, empresa prestadora de serviços aéreos 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.

§ 5º. 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.

§ 6º. A contratação de empresa prestadora de serviços aéreo previstas nos o §§ 4º e 5º somente poderá ser realizada pela Administração Pública, sendo vedada ao setor privado.”” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei do Aeronauta tramitou no Congresso Nacional de 2011 a 2017, com amplo debate democrático, e baseada em inúmeros estudos, trabalhos técnicos e científicos, bem como na regulamentação internacional da aviação civil.

Referida lei passou por cinco votações no Congresso Nacional, em comissões e nos plenários das duas casas legislativas, e contou com a participação do governo, por meio da Secretaria de Aviação Civil (SAC) e da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC); da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR); Associação



## SENADO FEDERAL

### Gabinete do Senador Jorge Kajuru

Brasileira de Empresas de Táxi Aéreo e Manutenção (ABTAER) e do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo (SNETA); do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG); e do sindicato da categoria laboral, o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA).

A lei do aeronauta, promulgada em 28 de agosto de 2017 é posterior a Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017 (que permitiu a terceirização dos trabalhadores no país).

Não é por acaso que a lei do aeronauta trouxe a proteção contra a terceirização dos aeronautas.

Este fato é devido a atividade aérea envolver todo um sistema complexo que protege toda a sociedade brasileira chamado segurança de voo.

Não exigir a formalização do vínculo entre o aeronauta e o operador da aeronave faz com que o profissional deixe de estar inserido dentro de uma estrutura de controle de suas aptidões e qualificações, permitindo também a terceirização de uma atividade sem nenhuma salvaguarda à segurança de voo.

Importante destacar que todo o acidente ocorre devido a uma série de fatores contribuintes que, combinados, resultam na tragédia. Nas investigações de acidentes, conduzidas pelo CENIPA, são apontados os fatores contribuintes com a finalidade de minimizar futuros casos, sendo o fator humano um dos mais relevantes.

De modo que a prática da terceirização ou a prestação de serviço sem vínculo repassa totalmente o controle, aos próprios profissionais, do treinamento, da gestão de escalas de voo, do gerenciamento e fadiga, da gestão de locais de pernoite e de descanso entre voos, etc, afetando diretamente o fator humano.

Todo acidente ocorre devido a uma série de fatores contribuintes que, combinados resultam na tragédia. Nas investigações de acidentes (no Brasil realizadas pelo governo através do órgão CENIPA) são apontados os fatores contribuintes com a finalidade de minimizar futuros casos.

A prática a terceirização repassa custos importantes aos próprios profissionais prestadores de serviços como o treinamento, gestão de escalas de voo, gerenciamento e fadiga, gestão de locais de pernoite e de descanso entre voos, etc. A consequência é que todos os itens citados têm déficits quando gerenciados por profissionais de voo, diminuindo exponencialmente a segurança de voo.

Como exemplos claros recentes podemos citar a empresa "Lamia" e o acidente que vitimou o presidenciável Eduardo Campos.

Caso Lamia: Uma das maiores tragédias na aviação mundial, que vitimou grande quantidade de jogadores e comissão técnica da Chapecoense, causada principalmente por grandes negligências do proprietário da empresa.

O proprietário também era o comandante e, entre as diversas negligências que causam o acidente está a contratação de um copiloto terceirizado sem experiência por um salário abaixo de mercado.

Caso Eduardo Campos: Abaixo um trecho do relatório de investigação deste acidente apontando como fator contribuinte as questões organizacionais e de gerenciamento (pagina 107):  
[http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/pt/RF\\_A\\_134CENIPA2014\\_PR-AFA.pdf](http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/pt/RF_A_134CENIPA2014_PR-AFA.pdf)



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jorge Kajuru

1.17. Informações organizacionais e de gerenciamento.

*"Em meados de maio de 2014, o comandante começou a operar o PR-AFA na campanha presidencial, juntamente com um outro copiloto."*

O grupo empresarial pernambucano delegou ao comandante o gerenciamento da aeronave, inclusive as questões de manutenção. Não havia formalização das tarefas e/ou das atividades que deveriam ser executadas pelos tripulantes.

Durante o período da campanha, o comandante coordenava todos os trâmites pertinentes à aeronave, diretamente com o grupo empresarial pernambucano. Esse grupo ficava responsável pelos locais de hospedagem da tripulação.

Por volta de um mês após o início dos voos no PR-AFA, o primeiro copiloto contratado decidiu deixar esse trabalho por não estar mais aceitando algumas situações corriqueiras que envolviam os voos de campanha eleitoral, como: atrasos dos voos de retorno para a cidade de São Paulo, SP, mudanças de programação e a falta de expectativa de o emprego se transformar em um contrato formal de trabalho.

Com a saída desse copiloto, o próprio comandante buscou um substituto. Por meio de contatos no âmbito aeronáutico, ele tomou conhecimento da disponibilidade de um piloto que possuía a habilitação C560 e que havia operado a aeronave C560 Encore+ em uma empresa de Belo Horizonte, MG.

Assim, em meados de junho de 2014, o novo copiloto aceitou o convite para a função sem ser submetido a um processo seletivo mais detalhado, passando, automaticamente, a compor a tripulação do PR-AFA.

Segundo informações levantadas, a agenda dos voos ficava a cargo do assessor pessoal do candidato à presidência que repassava, diretamente, a programação ao comandante, utilizando, na maioria das vezes, um aplicativo de mensagens instantâneas para celular."

E conclui o tema: *"A comissão de investigação não encontrou qualquer informação sobre possíveis locais de descanso dos tripulantes atinentes aos períodos de espera em solo entre as etapas de voo."*

Pelo período que os tripulantes atuaram para o grupo empresarial pernambucano, não foram encontrados registros de capacitação e/ou de treinamento realizados por eles."

Grifo nosso: **O relatório deste acidente mostra a prática usual de mercado onde todo gerenciamento a operação aérea recai ao comandante prestador de serviço que, na busca por oportunidades de emprego pode ter a tendência e negligenciar aspectos importantes que afetam a segurança e voo.**

O artigo 20 da lei do Aeronauta e a importância da formalização do contrato de trabalho para a segurança de voo:

Dispõe o Art. 20 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"*.

O fundamento principal da exigência da formalização de contrato de trabalho entre o tripulante e o operador da aeronave é garantir o cumprimento de todas as



## SENADO FEDERAL

### Gabinete do Senador Jorge Kajuru

proteções necessárias para que a atividade laboral seja exercida com a máxima segurança possível.

Assim, se busca ter controle sobre as jornadas de trabalho, os limites de tempo de voo, o monitoramento da capacidade psíquica e de saúde do tripulante, bem como garantir que o mesmo esteja bem treinado e com seus certificados e habilitações válidos.

É fundamental que se evite que tripulantes, por necessidade financeira, operem vários tipos de equipamentos ao mesmo tempo, sob risco de não conseguirem se manterem proficientes na operação de diferentes tipos e modelos de aeronaves, principalmente em casos de emergências e situação não-normais.

Tanto que a Reforma Trabalhista de 2017, que alterou substancialmente a CLT, no Parágrafo 3º do Art. 443, vetou a possibilidade de os aeronautas serem contratados sob o regime de trabalho intermitente.

“Art. 443. O contrato individual de trabalho poderá ser acordado tácita ou expressamente, verbalmente ou por escrito, por prazo determinado ou indeterminado, ou para prestação de trabalho intermitente. (Redação dada pela Lei nº 13.467, de 2017)

(...)

§ 3º Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador, exceto para os aeronautas, regidos por legislação própria. (Incluído pela Lei nº 13.467, de 2017)”

O objetivo do legislador, nessa vedação, foi justamente garantir que o tripulante de aeronave mantivesse a regularidade no trabalho, a fim de preservar a sua proficiência técnica, e também garantir a previsibilidade do trabalho para assim, propiciar ao tripulante a capacidade de gerir o seu estado de fadiga.

Lembramos ainda que o Sindicato Nacional dos Aeronautas já realizou mais de 60 (sessenta) acordos coletivos de trabalho no período de pandemia, todos com fortes reduções salariais de até 18 (dezoito) meses a fim e se manterem os empregos logo, permitir a terceirização da categoria de forma alguma irá proporcionar empregos apenas ira precariza-los.

A atividade de taxi aéreo individual pode ser usada como argumento para terceirizar, porém, conforme apresentado pelo programa "Mais voos" do governo federal, esta atividade será disponibilizada com a legislação atualizada, não sendo necessário qualquer ajuste nos contratos de trabalho dos tripulantes.

É plausível admitir a exclusão da administração pública no artigo 20 da lei dos aeronautas porém é imprescindível se garantir 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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jorge Kajuru

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.

Além disso, é incluída a vedação expressa da terceirização no setor privado reforçando a *ratio legis* do caput do art. 20.

Ante o exposto, pedimos apoio aos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, 18 de fevereiro de 2021.

**Senador JORGE KAJURU**  
CIDADANI/GO



**MPV 1029**  
**00011**

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jorge Kajuru

**EMENDA Nº**  
(à MPV nº 1.029, de 2021)

Suprimam-se os arts. 1º e 2º da Medida Provisória nº 1.029, de 2021.

**JUSTIFICAÇÃO**

Os aeronautas são uma das poucas categorias que não foram contempladas na Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, alterada pela Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017, conhecida como Lei da Terceirização.

A proteção contra a terceirização do serviço dos aeronautas é conferida pelo art. 20 da Lei nº 13.475, de 2017, tema da MPV, que exige 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.

Entendemos que a intermediação de mão-de-obra, como pretende a MPV, precariza a atividade e retira direitos dos trabalhadores. Haveria um estímulo à “pejotização”, que incentivaria os pilotos a atuar como *freelancers*. Isso poderia comprometer inclusive a segurança da aviação já que esses pilotos deixariam de se especializar em um determinado tipo de aeronave, trabalhando para diversos contratantes, em diversos modelos de aeronaves (ainda que tivessem habilitação para pilotá-las).

Ante o exposto, apresentamos esta emenda para garantir que a onda da terceirização não atinja a categoria dos aeronautas. Contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador JORGE KAJURU

**EMENDA Nº -**

(À Medida Provisória nº 1029, de 2021)

Emenda Supressiva

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.

Art. 1º Suprimia-se o Art. 1º da Medida Provisória nº 1029, de 10 de fevereiro de 2021.

**Justificação**

A Medida Provisória 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, 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**. Tem, portanto, disciplina idêntica à da Antecedente Medida Provisória nº 964, de 8 de maio de 2020 que perdeu sua validade em setembro de 2020.

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 e legislação correlata.

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 que não tenha o transporte aéreo como atividade fim, por prazo limitado a 30 dias e apenas uma vez.

Ao inserir a norma do § 4º ao art. 20 da Lei nº 13.475, de 2017, por meio da Medida Provisória nº 1.029, ora contraposta, o legislador insere a categoria dos aeronautas quando em prestação de serviço à Administração pública, num universo de execução de atividade desprovida de qualquer tutela, inclusive sujeito à informalidade, pois sequer a exigência de algum modelo de contrato

civil, ou administrativo fora ressalvada e o modelo jurídico de contrato de trabalho é rejeitado (este o objeto da norma).

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?
- (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? Quais os elementos impeditivos para adoção de mecanismo licitatório para a prestação do serviço em modelo de contrato administrativo?
- (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 inócua 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 1029, de 2021 são controversas ao tentar fundamentar a propositura legislativa. Assim dispõe o item 7 da EMI nº 0001/2021 MMA:

*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)*

É de se atentar: 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 § 4º, 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 sensu, a norma do § 4º 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.

Cumpra-se que não se pode vislumbrar a administração pública contar com a prestação de serviço de quem seja – pessoa física ou jurídica - sem vínculo formalizado e de modo gratuito (nem mesmo em se tratando de requisição, que comporta indenização 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 alcança 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: (a) à tutela do aeronauta; (b) à previsão e, portanto, segurança jurídica das operadoras de aeronaves; (c) quanto aos vínculos de pessoal para execução do serviço de transporte e, ainda, (d) 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 § 4º ao art. 20

da Lei 13.475, de 2020, sobre 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 em prol da mais plena segurança quanto aos instrumentos diretivos da atuação da administração pública.

Acentua tal necessidade (de precisa comprovação de relevância) a justificativa de que a alteração legislativa volta-se a atender demandas afetas 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 órgão ou entidade. Ao que parece indicar, em princípio, **que demandas para atendimento da missão institucional são essenciais**, não acessórias, eventuais que, por vezes, não são suficientemente supridas pelo aparato estatal.
- (b) O poder de polícia para alguns órgãos e entidades da administração pública constituem uma função jurídica necessária à garantia de às suas finalidades. Logo, essa função pode ensejar **instrumentais acessórios** que ofertam dinamismo, eficiência, efetividade à atuação (a exemplo do uso de aeronaves que, precisam ser tripuladas) sendo possível captá-los no setor privado, inclusive, por vezes, com menor ônus ao erário, mediante regular processo de contratação pública.

A questão que se expõe com a Medida Provisória nº 1.029, de 2021, 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 § 4º 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 Comissão, em 17 de fevereiro de 2021

**Senador PAULO ROCHA**

**PT/PA**