

ENC: SNA - OFÍCIO PRES. 290/2021 - REF.: Impactos negativos de possíveis alterações na Medida Provisória nº 1.029/2021

Marcelo de Almeida Frota

qui 27/05/2021 09:51

Para: Jacqueline de Souza Alves da Silva <JACQUES@senado.leg.br>;

 1 anexo

2021.05.26 - OF. PRES. n. 290-2021 - SNA - SENADO FEDERAL - MP 1029.pdf;

De: Sen. Rodrigo Pacheco

Enviada em: quarta-feira, 26 de maio de 2021 19:58

Para: Marcelo de Almeida Frota <MFROTA@senado.leg.br>

Assunto: ENC: SNA - OFÍCIO PRES. 290/2021 - REF.: Impactos negativos de possíveis alterações na Medida Provisória nº 1.029/2021

De: Juridico Sindicato Nacional dos Aeronautas [<mailto:juridico@aeronautas.org.br>]

Enviada em: quarta-feira, 26 de maio de 2021 18:24

Para: Sen. Rodrigo Pacheco <sen.rodripacheco@senado.leg.br>

Assunto: SNA - OFÍCIO PRES. 290/2021 - REF.: Impactos negativos de possíveis alterações na Medida Provisória nº 1.029/2021

Excelentíssimo Presidente do Senado Federal e do Congresso Nacional Senhor Rodrigo Pacheco,
boa tarde.

Segue em anexo ofício referente - **Impactos negativos dos destaques à Medida Provisória nº 1.029/2021 aos Aeronautas** (OF. PRES. nº 290/2021).

Por gentileza confirmar o recebimento deste e-mail.

Permanecemos à disposição para esclarecimentos.

Atenciosamente,

Sindicato Nacional dos Aeronautas

--



Departamento jurídico

Tel.: (55) 11 5090-5100

www.aeronautas.org.br

[f](#) [yt](#) [ig](#) [sindiconacionaldosaeronautas](#)



OF. PRES. nº 290/2021

São Paulo, 26 de maio de 2021.

Ao

EXCELENTÍSSIMO PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL E DO CONGRESSO NACIONAL SR. RODRIGO PACHECO

E-mail: sen.rodrigopacheco@senado.leg.br

Gabinete: Senado Federal Anexo 2 Ala Teotônio Vilela Gabinete 24

Telefones: (61) 3303-2794 / 2795

Escritório de apoio: Rua Ministro Orozimbo Nonato, 442. Salas 1209 A 1212 - Cond. E-Office. Vila Da Serra, Nova Lima, MG. CEP:34006-053

Telefone: (31) 3581-4449

REF.: Impactos negativos de possíveis alterações na Medida Provisória nº 1.029/2021

Excelentíssimo Senhor Rodrigo Pacheco

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, doravante designado como “SNA”, entidade sindical com atuação e representatividade nacional, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº. 33.452.400/0002-78, com sede localizada na Rua Barão de Goiânia, 76, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-020, endereço eletrônico juridico@aeronautas.org.br, neste ato representado por seu Presidente, Cmte. Ondino Dutra Cavalheiro Neto, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, expor e requerer o quanto segue.

1. Inicialmente, destacamos que o SNA tem por função legal e institucional a promoção de ações que visem a manutenção e a melhoria das condições laborais e sociais dos aeronautas¹.
2. A Medida Provisória (MP) nº 1.029, de 10 de fevereiro de 2021, editada pelo Presidente da República, com força de lei, 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, acrescentando ao Art. 20, através do §4º, a possibilidade do operador de aeronave civil pública, no exercício de missões institucionais ou de poder de polícia, não estar mais obrigado a formalizar contrato de trabalho diretamente com os tripulantes que exercerão a função remunerada a bordo da aeronave.

¹ Constituição Federal, Artigos 8º e 10, *in verbis*:

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte: (...) III - ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas.

Art. 10. É assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação.

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representações:

Brasília/DF 61 3964-3838
Campinas/SP 19 3725-6579
Rio de Janeiro/RJ 21 3916-3800
Porto Alegre/RS 51 3094-6619

Portal e Redes Sociais:

www.aeronautas.org.br
f b i sindicatonacionaldosaeronautas



3. O SNA já manifestou sua preocupação com o conteúdo da alteração e com sua forma de tramitação célere por Medida Provisória por tratar-se de um tema muito sensível para a segurança de voo e para os direitos da categoria e, principalmente em relação às emendas que buscam ampliar a terceirização ou pejetização dos aeronautas no setor privado.
4. O relator da MP 1029 na Câmara dos Deputados, Deputado Pedro Lupion (DEM/PR), se manifestou em seu parecer pela aprovação integral da MP, conforme edição pelo Executivo, e pela rejeição das emendas de comissão apresentadas. No entanto, foram apresentados destaques de bancada que objetivam promover alterações ao relatório.
5. Na sessão do dia 26 de maio de 2021, após amplo diálogo entre os partidos que compõem a base do governo, setores da oposição e partidos independentes, os líderes do governo e da oposição realizaram um acordo pela retirada de todos os destaques, no sentido de aprovar o parecer do relator integralmente. Assim, o texto-base da MP 1029 foi aprovado sem alterações.
6. O SNA entendia que entre os destaques apresentados, cabia atenção àqueles que visavam resgatar duas emendas muito nocivas à categoria no sentido de precarização e perda de postos de trabalho, mas principalmente para a segurança de voo, a saber: o Destaque de Bancada Nº 1, do Republicanos, que visava resgatar emenda cujo conteúdo prevê a terceirização para o setor privado na aviação agrícola; e o Destaque Nº 2, do Democratas, que buscava resgatar emenda no sentido de ampliar a terceirização para todo o setor privado, com exceção da aviação regular (comercial), carga e mala postal.
7. Por isso, em conformidade com aquilo que foi proposto pelo líder do governo, em Plenário, o SNA defendeu a construção do acordo de que todos os partidos retirassem os seus destaques, para que fosse votado apenas o texto-base da MP 1029, conforme relatório apresentado, devido à sensibilidade do assunto tratado que exige um debate aprofundado para outras alterações.
8. Assim sendo, **o SNA espera que no Senado Federal o conteúdo desse acordo entre governo e oposição seja mantido, ou seja, que o texto-base da MP 1029 seja votado sem emendas ou destaques, para que não haja riscos à segurança de voo e alterações prejudiciais à categoria,** pelos motivos que passamos a expor.
9. **RISCOS PARA A SEGURANÇA DE VOO:** A Lei do Aeronauta trouxe avanços significativos ao tema da segurança de voo, incorporando o tema de gerenciamento do risco da fadiga dos tripulantes em seu art. 19, e exigindo a relação empregatícia dos tripulantes em seu art. 20, alvo da medida provisória em questão. A exigência do vínculo de emprego não foi determinada pelo legislador apenas por se tratar de direito social para os tripulantes, mas também por ser fundamental para a segurança de voo, como demonstram as investigações e os dados empíricos oficiais do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) da Força Aérea Brasileira. É importante destacar que todo o acidente ocorre devido a uma série de

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representações:

Brasília/DF 61 3964-3838
Campinas/SP 19 3725-6579
Rio de Janeiro/RJ 21 3916-3800
Porto Alegre/RS 51 3094-6619

Portal e Redes Sociais:

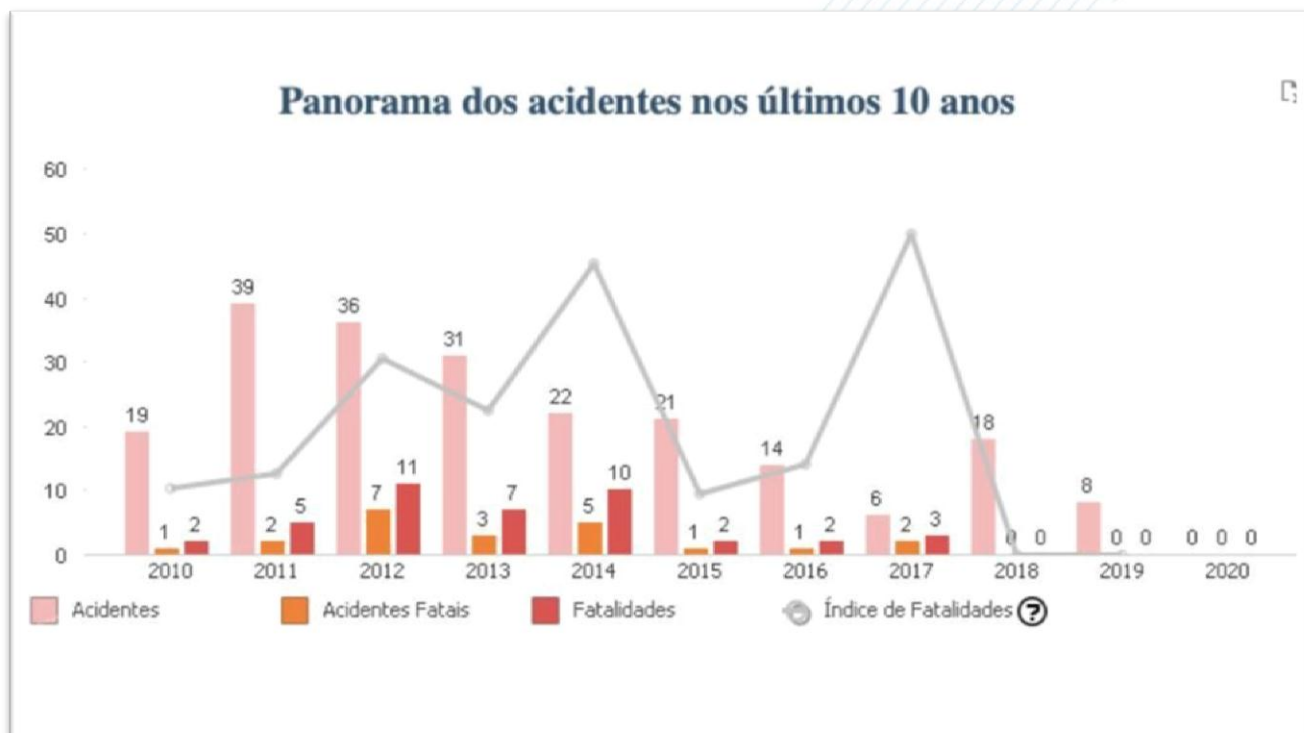
www.aeronautas.org.br
f t i sindicatonacionaldosaeronautas

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.

10. O fundamento principal do disposto no art. 20, que trata 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 com o efetivo 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.

11. Não exigir a formalização do vínculo de emprego 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, o que impacta gravemente o fator humano da segurança de voo.

12. A prática da prestação de serviço sem vínculo, como pessoa jurídica (pejotização) ou autônomo, repassa totalmente o controle, aos próprios profissionais, do treinamento, da gestão de escalas de voo, do gerenciamento de fadiga, da gestão de locais de pernoite e de descanso entre voos, etc., afetando diretamente o fator humano. No gráfico abaixo, elaborado pelo CENIPA, pode-se observar que a partir de 2018, depois da promulgação da Lei do Aeronauta em 2017, não ocorreram mais acidentes fatais com aeronaves de instrução de voo. Algo inédito na história da aviação brasileira.



Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representações:

Brasília/DF 61 3964-3838
Campinas/SP 19 3725-6579
Rio de Janeiro/RJ 21 3916-3800
Porto Alegre/RS 51 3094-6619

Portal e Redes Sociais:

www.aeronautas.org.br
 [sindicatonacionaldosaeronautas](#)

Sendo a prova incontestável do benefício trazido para a segurança de voo com a exigência de contrato de trabalho firmado com o operador da aeronave, previsto no art. 20 da Lei do Aeronauta.

13. Desse modo, 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.

14. 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.

15. Esse tipo de deterioração do fator humano na segurança de voo cumpriu papel fundamental em acidentes famosos como do avião com executivos do Bradesco em 2015, o caso LaMia na queda do avião da Chapecoense em 2016, e o acidente que vitimou o presidente Eduardo Campos em 2018.

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

17. Tanto que, como já assinalado, a Reforma Trabalhista (Lei 13.467) 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)”

18. 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.

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representações:

Brasília/DF	Campinas/SP	Rio de Janeiro/RJ	Porto Alegre/RS
61 3964-3838	19 3725-6579	21 3916-3800	51 3094-6619

Portal e Redes Sociais:

www.aeronautas.org.br



[sindicatonacionaldosaeronautas](#)

19. Portanto, é preciso enfatizar que a ampliação da terceirização para o setor privado é nociva à aviação civil no Brasil, porque afeta negativamente o arcabouço jurídico que garante os mecanismos organizacionais e de gerenciamento do fator humano para a segurança de voo.

20. **PRECARIZAÇÃO DOS AERONAUTAS:** A terceirização, além de diversos outros fatores gerais como a diminuição remuneratória e estabilidade no emprego como tem sido demonstrado por estudos especializados, especificamente para os aeronautas gera uma perda substancial de renda devido as obrigatoriedades onerosas que hoje são do empregador como; treinamentos teóricos, treinamento em simulador e certificado médico aeronáutico; passarão a ser do tripulante.

21. **AUMENTO DO DESEMPREGO:** Em um momento de pandemia, as empresas aéreas do mundo inteiro se encontram em crise; a exemplo da LATAM que somente no Brasil demitiu mais de 2700 aeronautas; a terceirização, principalmente a que se refere ao Destaque Nº 2, iria fazer as numerosas empresas de Táxi Aéreo diminuir muito seu quadro de pilotos. Por exemplo, uma empresa atualmente com 10 pilotos, iria manter apenas 3 ou 4 e buscaria subcontratar os sobressalentes e copilotos. Além disso, essa diminuição de custos afetaria o treinamento e a gestão da segurança de voo, gerando riscos para toda a sociedade com a deterioração nos padrões de segurança tão essenciais para a aviação civil.

22. **A FUTURA REALIDADE DOS PILOTOS E COMISSÁRIOS NO CASO DO DESTAQUE Nº 2 (Emenda de Comissão nº 01):** Em uma microrregião hipotética, por exemplo Belo Horizonte ou Goiânia, onde existem grande número de aviões de Táxi Aéreo e Aviação Executiva, a seguinte situação ocorreria:

Empresas na Microrregião X	Realidade Atual	Terceirização (Táxi Aéreo)
A – 03 aviões bimotores	6 a 8 pilotos CLT	3 pilotos terceirizados + 3 copilotos iniciais sem salário
B – 05 aviões bimotores	10 a 12 pilotos CLT	5 pilotos terceirizados + copilotos sem salário
C – 10 aviões bimotores	20 a 24 pilotos CLT	10 pilotos terceirizadas + copilotos sem salário

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representações:

Brasília/DF 61 3964-3838
Campinas/SP 19 3725-6579
Rio de Janeiro/RJ 21 3916-3800
Porto Alegre/RS 51 3094-6619

Portal e Redes Sociais:

www.aeronautas.org.br



 sindicatonacionaldosaeronautas



23. Ou seja, se atualmente existem 3 empresas, 18 aviões e de 36 a 44 empregos, com a terceirização passariam a existir 18 pilotos terceirizados e 18 copilotos sem salário, todos subcontratados por 3 pilotos que monopolizarão a região com suas empresas de terceirização.

24. **A FUTURA REALIDADE DOS PILOTOS AGRÍCOLAS NO CASO DO DESTAQUE Nº 01 (Emenda de Comissão nº 08)**: Em relação aos pilotos agrícolas, a situação seria extremamente prejudicial. Pois infelizmente, na aviação agrícola os acidentes são relativamente comuns, portanto, um piloto terceirizado seria considerado corresponsável por um acidente, devendo arcar com custos da aeronave acidentada e principalmente com custos de perdas de lavoura. Sendo o elo mais frágil da tríade; produtor agrícola, empresário de aviação agrícola (proprietário da aeronave) e piloto; este último como pessoa jurídica seria corresponsável. No linguajar comum entre os aeronautas diz-se que caso o piloto não venha a óbito no acidente, ele vem a “óbito financeiro”. Mas, em situação pior ainda, caso o piloto tragicamente venha a óbito, os familiares deles poderiam ser responsabilizados financeiramente também.

25. Dessa forma, entendemos que esses dois destaques eram profundamente prejudiciais e deveriam ser retirados, como felizmente foram, principalmente diante de um debate tão rápido e sem o aprofundamento que a complexidade da matéria exige. O SNA, como representante dos pilotos e comissários em âmbito nacional, vê grandes riscos para a aviação civil na modificação célere, por Medida Provisória, da Lei do Aeronauta que levou 7 anos para ser aprovada após extensos e especializados debates. Por isso, entende também que o tema objeto da MP deveria ser regulado de outra forma, por ato infralegal do órgão regulador da aviação civil.

26. Ainda assim, o SNA acredita que o acordo realizado entre governo e oposição na Câmara dos Deputados, na qual nenhum dos destaques foram votados, foi o melhor caminho para a aviação civil brasileira, pois atendeu ao interesse administrativo do governo e restringiu as alterações em matéria tão sensível para a segurança de voo de toda a sociedade brasileira e para os direitos da categoria dos aeronautas. Portanto, **o SNA se manifesta no entendimento de que a melhor solução também no Senado Federal é a manutenção do acordo entre governo e oposição para votação exclusivamente do texto-base da MP 1029**, sem mais alterações em tão complexo diploma legal.

27. Com protesto da mais elevada estima e consideração, agradecemos pela atenção por ora dispensada.

Cordialmente,


Ondino Dutra Cavaleiro Neto

Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representações:

Brasília/DF 61 3964-3838
Campinas/SP 19 3725-6579
Rio de Janeiro/RJ 21 3916-3800
Porto Alegre/RS 51 3094-6619

Portal e Redes Sociais:

www.aeronautas.org.br
f t i sindicatonacionaldosaeronautas



SENADO FEDERAL
Secretaria-Geral da Mesa

DESPACHO Nº 20/2021

Junte-se à página oficial da tramitação das proposições legislativas as cópias eletrônicas de manifestações externas, conforme listagem a seguir exposta:

1. VET nº 16 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.029121/2021-48
2. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.034894/2021-46
3. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.036988/2021-50
4. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.036152/2021-55
5. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.040512/2021-13
6. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.037658/2021-81
7. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.037631/2021-99
8. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.037639/2021-55
9. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.037631/2021-99
10. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.036831/2021-24
11. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.041766/2021-59
12. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.045739/2021-55
13. VET nº 13 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.051479/2021-57
14. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.051425/2021-91
15. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.051467/2021-22
16. VET nº 13 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.052670/2021-16
17. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.050889/2021-81
18. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.052675/2021-49
19. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.052674/2021-02
20. MPV nº 1029 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.053162/2021-55
21. PL nº 4909 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.053139/2021-61
22. PL nº 3739 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.052791/2021-68
23. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.052267/2021-97



24. VET nº 13 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.052501/2021-86
25. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.051543/2021-08
26. PL nº 2083 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.051667/2021-85
27. PL nº 973 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.051652/2021-08
28. PLC nº 151 de 2015. Documento SIGAD nº 00100.051655/2021-51
29. PL nº 5273 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.051535/2021-53
30. PL nº 1417 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.051535/2021-53
31. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.051516/2021-27
32. PL nº 12 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.051338/2021-34
33. PLN nº 28 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.051330/2021-78
34. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.051116/2021-11
35. PL nº 3874 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.051320/2021-32
36. PL nº 5595 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.051276/2021-61
37. PLP nº 32 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.054342/2021-54
38. PLP nº 33 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.054342/2021-54
39. PL nº 1792 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.053104/2021-21
40. PL nº 4909 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.051455/2021-06
41. PL nº 510 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.051441/2021-84
42. PL nº 827 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.054337/2021-41
43. PL nº 827 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.054340/2021-65
44. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.054328/2021-51
45. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.054318/2021-15
46. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.054321/2021-39
47. PLC nº 80 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.054308/2021-80
48. SCD nº 6 de 2016. Documento SIGAD nº 00100.050902/2021-00
49. PEC nº 21 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.054338/2021-96
50. PL nº 4909 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.054917/2021-06

Secretaria-Geral da Mesa, 17 de junho de 2021.

(assinado digitalmente)
JOSÉ ROBERTO LEITE DE MATOS
Secretário-Geral da Mesa Adjunto

