

PARECER N° , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 434, de 2011, do Senador Blairo Maggi, que *altera a Lei n° 7.183, de 5 de abril de 1984, para modificar a jornada de trabalho do aeronauta.*

RELATOR: Senador **PAULO PAIM**

I – RELATÓRIO

Esta Comissão examina, em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado n° 434, de 2011, do nobre Senador Blairo Maggi, que pretende introduzir modificações na legislação que rege a jornada de trabalho dos aeronautas.

Na sua parte substancial, o projeto prevê que a jornada de trabalho do aeronauta será de 14 horas, se integrante de uma tripulação mínima, simples ou composta. O texto proposto também introduz modificações nas normas que regem o período de sobreaviso, folgas, tempo de adestramento em simulador e limites de tempo de vôo e de pousos permitidos para uma jornada.

Em sua justificção, o autor afirma que há uma excessiva rigidez na legislação que regulamenta a jornada de trabalho do aeronauta. Destaca, também, que as normas foram concebidas em um momento histórico em que a utilização do modal aéreo e a tecnologia embarcada nas aeronaves eram muito diferentes do que são na atualidade. Em resumo o objetivo da proposta seria a modernização da legislação.

Em 6 de dezembro de 2011 foi realizada Audiência Pública para instruir a matéria, nesta Comissão de Assuntos Sociais – CAS, em atendimento aos Requerimentos n^{os} 54 e 64, de 2011-CAS, de iniciativa do Senador Vicentinho Alves. O processado também recebeu manifestação (Moção n^o 129, de 2011, apresentada pelo Deputado Luis Carlos Gondim, da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo) pela rejeição da proposta.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais dar parecer sobre o presente projeto de lei.

A regulamentação da jornada de trabalho dos aeronautas insere-se no campo temático do Direito do Trabalho. Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, prevista no art. 61 da Constituição Federal. Cabe ao Congresso Nacional legislar sobre o tema, nos termos do art. 48 da mesma Carta.

Observados esses pressupostos, temos que a proposição original não apresenta vícios de inconstitucionalidade, nem de ilegalidade.

No mérito, consideramos necessária uma reavaliação aprofundada do tema, que deve implicar mudanças textuais. A atividade legislativa deve estar atenta à dinâmica social e econômica, não apenas para regulamentar novos fatos e práticas, mas também para atualizar as normas já existentes. Caso contrário, teremos disposições legais obsoletas vigorando na ignorância da passagem do tempo e das mudanças ocorridas na sociedade, na economia e na tecnologia.

O projeto em análise promove algumas alterações numa lei que já foi considerada adequada às necessidades de seu próprio tempo, mas, em nossa visão, é preciso ir bem mais além, mudando substancialmente a regulamentação da profissão de aeronauta. É preciso alterar a forma de divulgação de escalas de voo, os limites da jornada de trabalho e o

regime de folgas e férias desses profissionais, adequando o conteúdo legal aos novos estudos e pesquisas científicas sobre a fadiga incidente sobre o tripulante.

Aumentar a carga horária diária, semanal ou mensal, então, como pretende o projeto, pode até ser uma alternativa em alguns casos, mas como regra geral é quase impraticável. Isso iria, ademais, na contramão de tudo o que vem sendo discutido pelas centrais, confederações e sindicatos, como política geral, global e não específica. Estamos dando precedência à discussão sobre a redução da jornada.

Por outro lado, na nossa visão, as formas de pagamento e remuneração do aeronauta não fundamentadas em horas de voo são injustas para os trabalhadores e perigosas para a segurança aérea. Injustas porque a remuneração calculada com base na distância entre origem e destino, acarreta trabalho sem compensação remuneratória para o aeronauta. E perigosas, por induzir a rapidez das operações, dada a ausência de remuneração.

Ocorre que, na esmagadora maioria dos voos, há procedimentos de espera em altitude, com até uma hora no aguardo de sequenciamento de pousos ou melhoria de condições meteorológicas. Além disso, após os pousos e antes das decolagens, ocorrem os procedimentos de taxiamento das respectivas aeronaves, que podem durar quarenta minutos, por exemplo. É preciso aguardar a sequência de decolagens e as posições de estacionamento. Temos aí novamente trabalho sem remuneração, o que contraria a Constituição Federal em vários de seus dispositivos. Em suma, todos os períodos em que o aeronauta coloca seus serviços à disposição do contratante devem ser remunerados integralmente.

Registre-se, ainda, a existência de prática das empresas aéreas que prejudica os aeronautas, no que se refere ao número de folgas prescrito pela legislação vigente. A norma recomenda um mínimo de oito folgas mensais, mas o que era para ser o mínimo converteu-se no máximo, ou seja, as empresas concedem oito folgas mensais como única opção. Outros dias sem programação de vôos são ocupados com outras tarefas, como plantões ou reservas.

Assim, observa-se que um aeronauta possui oitenta e oito folgas anuais (oito x onze meses de trabalho), não gozando de feriados e nem de finais de semana regulares. Trabalhadores de outras categorias folgam regularmente 99 (noventa e nove) dias, em finais de semana, e mais 20 (vinte) feriados anuais. Ao todo eles somam 31 dias anuais a mais do que qualquer aeronauta.

Ainda mais, uma profissão “especial” dever ser protegida por uma legislação “especial”, com afastamento de riscos de fadiga, pressurização, efeitos de fuso horário e vibração extrema. Na prática, no entanto, esses profissionais são penalizados com trinta e um dias a menos de folga, em relação a trabalhadores de outras profissões.

Para atualizar a regulamentação dessa profissão fomos buscar inspiração e orientação no Projeto de lei nº 4.824, de 2012, do Deputado Jerônimo Goergen, que atualmente tramita na Câmara dos Deputados. Pretendemos permitir a adequação das jornadas, das folgas e das horas de voo dos aeronautas com o objetivo de reduzir a fadiga e o stress a que se submetem os tripulantes. Também fixamos regras sobre a remuneração dos períodos acrescidos à jornada em razão de eventos não previstos e normas que podem permitir o efetivo repouso dos aeronautas acrescidos à tripulação.

São inúmeras as regras necessárias para dar tratamento compatível com as características atuais da atividade de aeronauta e, em se tratando de jornada de trabalho, o fator fadiga acaba sendo o mais relevante na definição dos limites do tempo de trabalho e de descanso. Como sabemos, esse fator é definido a partir de um conjunto completo de condições e de ambiente de trabalho e depende até das condições físicas pessoais do aeronauta.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 434, de 2011, com o seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CAS (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 434, DE 2011

Altera a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984 para modificar disposições do exercício da profissão do aeronauta.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 12.**

§ 1º Em voos internacionais com duração maior ou igual a 7 (sete) horas, aos pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações adequadas para o descanso horizontal.

§ 2º Entende-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados, por meio de portas e paredes, do contato com os demais passageiros, com ausência de ruídos e de luminosidade provenientes da cabine de passageiros, propiciando total privacidade aos tripulantes durante o descanso”. (NR)

“**Art. 13.**

§ 1º Em voos internacionais com duração maior ou igual a 7 (sete) horas, aos pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações adequadas para o descanso horizontal.

§ 2º Entende-se por acomodações adequadas, compartimentos isolados, por meio de portas e paredes, do contato com os demais passageiros, com ausência de ruídos e de luminosidade provenientes da cabine de passageiros, bem como total privacidade aos tripulantes durante o seu descanso.” (NR)

“**Art. 17.**

.....

b) por intermédio de escala, no mínimo quinzenal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e

.....”(NR)

“**Art. 18.** As escalas de voo deverão observar os conceitos do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga propostos pela autoridade aeronáutica, em consonância com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI.” (NR)

“**Art. 19.**

Parágrafo único. Cabe ao empregador o ônus do pagamento ou reembolso dos valores pagos pelo aeronauta, inclusive exames complementares, relativos à revalidação do Certificado Médico Aeronáutico necessário à execução de suas funções contratuais.

.....”(NR).

“**Art. 20.**

.....

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, quando na base, ou no horário da chegada ao hotel indicado pela empresa, quando fora de base.

§ 5º Se a base contratual se situar em metrópole dotada de dois ou mais aeroportos, em caso de apresentação ou término de voo em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o transporte terrestre deverá ser fornecido pela empresa e o tempo de deslocamento deverá ser incluído na jornada e remunerado nas mesmas bases da hora de voo.

.....”(NR).

“**Art. 21.** A Duração da jornada de trabalho do aeronauta observará a tabela constante do Anexo I desta Lei.

.....”(NR).

“**Art. 22.**

.....

c) por imperiosa necessidade decorrente de eventos meteorológicos ou catástrofes, hipótese que não se configura em caso de falha ou falta administrativa, em razão da escala, de atrasos, de faltas ou de cancelamentos de voos decorrentes de outros motivos que não os derivados dos eventos naturais supracitados.

§ 1º Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá a apreciação e cadastramento da Autoridade de Aviação Civil.

..... “(NR).

“**Art. 23.**

§ 2º Fora de base, o tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso e da apresentação, ou vice versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, será computado como de trabalho para fins dessa lei, quando seu tempo total for superior a quarenta e cinco minutos

§ 3º Na base do aeronauta, no caso de programação em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o deslocamento será computado na jornada de trabalho, observando-se o disposto no § 5º do art. 20 desta Lei.” (NR)

“**Art. 25.** Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas, em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de 90 (noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa, podendo este limite ser reduzido a critério do tripulante, observado o disposto no § 5º do art. 20 desta Lei, quando se tratar de apresentação em aeroporto diverso de sua base contratual.

.....

§ 3º Para todos os efeitos, o aeronauta poderá ser escalado para nova programação, iniciando esta no máximo em 90 (noventa) minutos a partir do termo final do sobreaviso, devendo ser remunerado com base nas horas de reserva a partir desse período

§ 4º Para efeito de jornada, ao se acionar um tripulante durante o período de sobreaviso, tendo este cumprido mais de 6 (seis) horas de sobreaviso, será diminuído da jornada a cumprir o equivalente a 1/3 (um terço) do sobreaviso já cumprido.” (NR).

“**Art. 26.**

.....

§ 3º Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso, sob pena, em caso de descumprimento, de pagamento em dobro das horas de reserva efetivamente cumpridas pelo tripulante” (NR).

“**Art. 27.**

.....

§ 3º Caso o aeronauta se encontre fora de sua base, pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem que haja prejuízo em sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.” (NR)

“**Art. 29.** Os limites de voo para uma tripulação simples e composta serão os disponíveis na tabela aplicável para cada tipo de tripulação, na forma do Anexo I desta Lei, descontados os horários de apresentação e do corte aplicáveis, observadas ainda as seguintes jornadas:

- a) 15 (quinze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;
- b) 8 (oito) horas, sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º O número de pousos na hipótese do *caput* deste artigo, para o caso de tripulação simples, poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora.

§ 2º Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos no *caput* e na alínea "a" deste artigo.

.....

§ 4º Os limites de pousos estabelecidos no *caput* e nas alíneas "a" e "b" deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi-aéreo e de serviços especializados.

§ 5º A Autoridade de Aviação Civil, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea "b" deste artigo.” (NR)

“**Art. 33.** São assegurados ao tripulante, fora de sua base domiciliar, acomodações para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa, posicionadas em locais e prédios melhor indicados ao respeito e à garantia do descanso individual adequado ao tripulante, sua higiene, segurança e saúde, com controle absoluto de luminosidade, temperatura e supressão de ruídos.

.....” (NR)

“**Art. 36.** Se uma parcela da jornada de uma tripulação simples ocorrer entre as 00:01hs e 06:59 hora local, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse mesmo período por mais de 2 (duas) vezes consecutivas, excetuando-se as tripulações de aviões cargueiros, que devem observar programa de gerenciamento de fadiga específico.” (NR)

“**Art. 37.**

.....

§ 4º Uma folga simples deve obrigatoriamente englobar ao menos 2 (duas) noites locais, ou seja, com período de repouso na base de 8 (oito) horas consecutivas entre as 22:00 e as 08:00 da manhã e cada folga consecutiva deve incluir uma noite local a mais para cada dia de folga.” (NR)

“**Art. 38.** O número de folgas não será inferior a 12 (doze) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês, sendo que ao menos 4 (quatro) destas folgas deverão ser planejadas para compor mais de um grupo de pelo menos 2 (dois) períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas, devendo ainda, pelo menos um destes incluir um sábado e um domingo.

Parágrafo único. A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.” (NR)

“**Art. 40.** Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa, sendo expressamente vedada outra forma de pagamento que não seja o pagamento por hora de voo efetuada.

.....” (NR)

“**Art. 43.** Durante a viagem, o tripulante terá direito à alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e da Autoridade de Aviação Civil. Quando se tratar de aeronaves de transporte aéreo regular, deverão ser disponibilizados equipamentos auxiliares para aquecimento da refeição fornecida a bordo das aeronaves.

.....”(NR)

“**Art. 46.**

.....

Parágrafo único. A empresa deverá também providenciar gratuitamente sua reposição em intervalos regulares e adequados, visando sua substituição pelo desgaste natural e utilização normal.” (NR)

“**Art. 47.** As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias, podendo as mesmas ser divididas em dois intervalos de 15 dias num mesmo período concessivo.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor após decorridos quarenta e cinco dias de sua publicação oficial.

ANEXO I

Tripulação Simples – Tabela A

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas			
	Até 2	Até 3	Até 4	Até 5
06:00-07:59	10:00	09:15	08:30	08:00
08:00-12:59	11:00	10:15	09:30	08:45
13:00-17:59	10:00	09:15	08:30	08:00
18:00-21:59	09:00	08:15	08:00	08:00
22:00-05:59	08:00	08:00	08:00	08:00

Tripulação Composta – Tabela B

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas						Jornada permitida
	1	2	3	4	5	6	
06:00-07:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:15	
08:00-12:59	14:00	13:15	12:30	11:45	11:00	10:30	
13:00-17:59	13:00	12:15	11:30	10:45	10:00	09:30	
18:00-21:59	12:00	11:15	10:30	09:45	09:00	09:00	
22:00-05:59	11:00	10:15	09:30	09:00	09:00	09:00	

Tripulação Composta – Tabela C: limitados a 4 (quatro) etapas

Horário Local de Apresentação	Jornada permitida
00:00-05:59	16:05
06:00-06:59	17:40
07:00-12:59	19:20
13:00-16:59	17:40
17:00-23:59	16:05

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator