



**PLP 245/2019
00008**

SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VENEZIANO VITAL DO RÊGO

EMENDA Nº - CAE
(ao PLP n.º 245, de 2019)

Acrescente-se o inciso IV ao art. 3º do PLP 245/2019, com a seguinte redação:

“Art. 3º.....
.....
IV – serviço aéreo embarcado. ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente a concessão da aposentadoria especial aos aeronautas é deferida judicialmente com fulcro no art. 201, §1º, da atual Constituição combinado com os art. 57 e 58, da Lei nº 8.213/91, que asseguram expressamente o referido direito ao segurado que exerçam atividades em condições que coloquem em risco a sua saúde e integridade física.

Tanto que, ao menos desde 2014 o Superior Tribunal de Justiça tem o entendimento predominante no sentido de reconhecer a aposentadoria especial aos aeronautas, tendo em vista a submissão à constante variação de pressão atmosférica em virtude dos voos sequenciais, interior dos aviões - local fechado, submetido a condições ambientais artificiais, com pressão superior à atmosférica - reveste-se de todas as características das câmaras hiperbáricas em relação às quais há expressa previsão legal que reconhece a condição especial do labor exercido no seu interior, *in* AgRg no REsp 1.440.961/PR, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, DJe 2/6/2014. 4. Recurso Especial não provido. (STJ - REsp: 1490876 RS 2014/0274613-0, Relator: Ministro HERMAN BENJAMIN, Data de Julgamento: 25/11/2014, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 04/12/2014).

Indubitavelmente os aeronautas exercem suas atividades em ambiente de baixa pressão atmosférica no interior da aeronave, por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto 53.831/61, código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto 83.080/79, código 2.0.5 (pressão atmosférica anormal) do Decreto 2.172/97, e código 2.0.5 (pressão atmosférica anormal) do Decreto 3.048/99. 15, bem como à refração do ar no interior da aeronave, adequam-se ao quesito insalubridade.

O entendimento predominante no STJ é de ser cabível o reconhecimento da especialidade no caso de tripulantes de aeronaves, tendo em vista a submissão à constante variação de pressão atmosférica em virtude dos voos sequenciais, pois o interior dos aviões - local fechado, submetido a condições ambientais artificiais, com pressão superior à



SF/19230.71952-03



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VENEZIANO VITAL DO RÊGO

atmosférica - reveste-se de todas as características das câmaras hiperbáricas em relação às quais há expressa previsão legal que reconhece a condição especial do labor exercido no seu interior.

De certo, o Superior Tribunal de Justiça ratifica o entendimento predominante de reconhecimento da aposentadoria especial aos aeronautas, que têm a sua especialidade reconhecida, seguindo a jurisprudência predominante do Tribunal Regional Federal da Quarta Região, tendo em vista que constitui agente nocivo a "pressão atmosférica anormal" no interior de aeronave, por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto nº 53.831/64 e código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto 83.080/79

PREVIDENCIÁRIO. PROCESSO CIVIL. APOSENTADORIA. RECONHECIMENTO DE TEMPO DE SERVIÇO ESPECIAL. CERCEAMENTO DE DEFESA. AERONAUTA. PRESSÃO ATMOSFÉRICA ANORMAL. PERMANÊNCIA NA ATIVIDADE ESPECIAL. POSSIBILIDADE. 1. O reconhecimento da especialidade e o enquadramento da atividade exercida sob condições nocivas são disciplinados pela lei em vigor à época em que efetivamente exercida, passando a integrar, como direito adquirido, o patrimônio jurídico do trabalhador. 2. É possível a implantação do benefício de aposentadoria especial sem a necessidade de afastamento das atividades exercidas sob condições especiais, tendo em vista a inconstitucionalidade do artigo 57, § 8º, da Lei nº 8.213/91, declarada pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região. 3. **As atividades de aeronauta, que se realizam a bordo de aeronaves, têm a sua especialidade reconhecida, segundo a jurisprudência do Tribunal Regional Federal da Quarta Região, tendo em vista que constitui agente nocivo a "pressão atmosférica anormal" no interior de aeronave, por equiparação ao código 1.1.7 (pressão) do Decreto nº 53.831/64 e código 1.1.6 (pressão atmosférica) do Decreto 83.080/79. (TRF-4 - AC: 50403013320164047100 RS 5040301-33.2016.4.04.7100, Relator: OSNI CARDOSO FILHO, Data de Julgamento: 09/04/2019, QUINTA TURMA).**

As empresas aéreas empregadoras reconhecem a existência desses fatores, tanto que pagam mensalmente em recibo salarial a verba intitulada "compensação orgânica" de 20% (vinte por cento) sobre o salário base, para compensar os desgastes físicos e orgânicos causados decorrentes.

Ressalta-se que a aeronauta gestante, em razão da inexorável ofensa à saúde, é afastada de seu trabalho dado o risco de aborto espontâneo.

É público e notório que o ambiente de trabalho do aeronauta é extremamente artificial, com variações bruscas de temperatura, ruído, calor e vibrações, causando com maior frequência os sintomas de fadiga crônica, em razão de sua organização de trabalho de constante troca de horários.



SF/19230.71952-03



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VENEZIANO VITAL DO RÊGO

Demais disso, as jornadas que cruzam a partir de 3 (três) fusos horários distintos, são reconhecidas pela Agência Nacional da Aviação Civil Brasileira ANAC, como causa direta à fadiga da tripulação.

No que diz respeito à exposição de ruídos, há de se observar, caso a caso, a tabela do Anexo I da NR 15 do (extinto) Ministério do Trabalho e Emprego, visto que cada nível de decibéis suporta um limite temporário de exposição. A doutrina moderna avança no estudo dos malefícios que o ruído traz ao corpo humano pela vibração das ondas sonoras, muito além da agressão à audição (que, eventualmente, possa ser amenizada pelo uso de EPIs).

Não se pode olvidar, ainda, que o labor do aeronauta também conta com a incidência de radiação não ionizante (radiação UVA/UVB), vibrações, baixa umidade do ar dentro das cabines, radiações eletromagnéticas, radiação solar em grandes altitudes, variações de pressão atmosférica, temperaturas e posturas incômodas decorrente da permanência prolongada dentro das cabines (ergonomia).

A exposição dos aeronautas aos agentes nocivos os tornam mais predispostos a doenças respiratórias, doenças de pele, doenças vasculares, doenças decorrentes de barotrauma e hipóxia, entre outros.

Todos reconhecem que as jornadas diversas por até seis dias consecutivos, noturnas e realizadas nas madrugadas são apontadas como aquelas que mais geram influências sobre o corpo do aeronauta e contribuem para aumentar o quadro de fadiga geral. Acidentes aéreos específicos já estudados têm como causa direta a fadiga. Sem adentrar nas jornadas extenuantes que exigem vários pousos e decolagens, acarretam uma sobrecarga no organismo por sofrer constantes alterações pelo processo de pressurização/despressurização e variações de temperatura.

Mesmo quando em repouso dentro do avião, o aeronauta não consegue adormecer por falta de condições básicas necessárias a esse repouso e pela preocupação relacionada às responsabilidades inerentes a sua função.

A realidade é única de que há uma infinidade de ações previdenciárias distribuídas em todo território nacional, cujas decisões têm sido no sentido de reconhecer a aposentadoria especial aos aeronautas, que geram gastos excessivos à União tanto na defesa da autarquia, quanto na responsabilização pelos valores acumulados retroativos ao pedido administrativo e por honorários sucumbências, além dos pagamentos futuros.



SF/19230.71952-03



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador VENEZIANO VITAL DO RÊGO

Considerando todo o exposto, a presente emenda visa tão somente conferir segurança jurídica aos profissionais que trabalham embarcados em aeronaves e são notoriamente expostos a uma série de agentes nocivos que asseguram o direito a aposentadoria especial, caracterizando, de plano, a atividade a bordo de aeronaves como caracterizadora da sujeição a agentes nocivos à saúde e integridade física.

Ante o exposto, espera-se que seja acolhida a presente Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2019

Senador Veneziano Vital do Rêgo
Líder do Bloco Senador Independente



SF/19230.71952-03