



**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



SF/21361.24659-81



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



SF/21361.24659-81



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



SF/21361.24659-81



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



SF/21361.24659-81