

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.824, DE 2012

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

Autor: Deputado JERÔNINO GOERGEN

Relator: Deputado JOSÉ STÉDILE

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 4.824, de 2012, de autoria do Deputado Jerônimo Goergen. A iniciativa propõe alterações na Lei nº 7.183, de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta. São elas: (i) ordena que o empregador garanta a pilotos e comissários acrescidos à tripulação simples, em voos internacionais com mais de sete horas de duração, acomodação adequada para o descanso horizontal, em local ausente de ruídos e luminosidade, separado da cabine de passageiros por portas e paredes; (ii) determina que a escala de serviço do aeronauta não seja mais semanal, mas quinzenal, devendo ser divulgada com cinco dias de antecedência para a primeira semana do mês, em substituição ao prazo anterior, de dois dias; (iii) estipula que no estabelecimento das escalas sejam observados os conceitos do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadigas, proposto pela autoridade aeronáutica, em consonância com a OACI; (iv) atribui ao empregador a responsabilidade por arcar com as despesas da revalidação do Certificado Médico Aeronáutico de seus funcionários; (v) estabelece que o término da jornada de trabalho do aeronauta, quando fora da base, ocorre no momento do check-in no hotel indicado pelo empregador; além disso, fixa que o término da jornada de trabalho do aeronauta cuja base seja metrópole com dois ou mais aeroportos ocorra somente quando o aeronauta chegar ao aeroporto

cadastrado como sua base contratual, na hipótese de a aeronave ter pousado em aeroporto diverso, devendo o transporte entre os aeroportos ser fornecido pelo empregador e o tempo de deslocamento ser computado como tempo de serviço; (vi) apresenta três tabelas – para tripulação simples, para tripulação composta e para tripulação de revezamento – nas quais, em função do horário de apresentação ao trabalho do aeronauta e do número de etapas a serem cumpridas, define a duração da jornada de trabalho do profissional; (vii) determina que a prorrogação da jornada de trabalho do aeronauta, no caso de imperiosa necessidade, deve estar relacionada tão somente a ocorrência de eventos climáticos ou de catástrofes; a par disso, manda que as prorrogações de jornada sejam cadastradas e avaliadas na Agência Reguladora, de sorte que se apure se as justificativas baseadas no critério da imperiosa necessidade estão em conformidade com o que dita a lei; (viii) fixa que será computado como tempo de trabalho o tempo gasto em deslocamento, fora da base, que ultrapasse 45 minutos e, na base, quando houver mais de um aeroporto na cidade, todo o tempo de deslocamento entre aeroportos; (ix) estabelece que a apresentação em aeroporto diverso do de base, em caso de sobreaviso, ficará sujeita às regras dispostas no § 5º do art. 20 da lei (contagem para jornada de trabalho e despesa de transporte assumida pelo empregador); (x) determina a redução do tempo de jornada a cumprir no caso de o aeronauta ser acionado mediante sobreaviso, já tendo cumprido mais de seis horas nessa modalidade; (xi) acrescenta à lei penalidade ao empregador que não fornece acomodação adequada ao aeronauta requisitado por prazo superior a 3 horas: pagamento em dobro pelas horas de reserva efetivamente cumpridas; (xii) dispõe que só é permitido ao empregado exigir do tripulante uma complementação de voo se o referido empregado estiver fora de sua base; (xiii) altera os limites de voo e de pouso para aeronauta que integre tripulação simples ou composta, os quais passam a seguir tabela apresentada no art. 21 da lei; (xiv) exige que os locais de repouso do aeronauta, fora de sua base, tenham características tais que lhe permitam descansar adequadamente; (xv) altera o art. 36, de maneira que a proibição de o aeronauta trabalhar na madrugada seguinte, tendo trabalhado na anterior, seja substituída pela proibição de o aeronauta trabalhar por mais de duas madrugadas consecutivas, após ter trabalhado em uma (excetua o caso de tripulante de aeronave de carga); (xv) acrescenta dispositivo ao art. 37, para determinar que as folgas simples devem compreender ao menos duas noites locais; (xvi) aumenta, de 8 para 12, o número de folgas cujo período seja de 24 horas, em um mês, assim como, de 2 para 4, o número de folgas que devem ser planejadas para compor grupo de descanso com, pelo menos, dois

períodos consecutivos de 24 horas; (xvii) impede a existência de outra forma de pagamento dos vencimentos do aeronauta que não seja por hora de voo efetuada; (xviii) estipula que em aeronave empregada em voo regular haja equipamento auxiliar para aquecer a refeição fornecida aos aeronautas; (ixx) ordena que o transportador forneça ao aeronauta, gratuitamente, e no tempo adequado, peças de reposição do vestuário profissional e equipamentos novos que devam substituir os petrechos desgastados; (xx) autoriza a repartição, em dois, do período de férias do aeronauta.

Justificando a proposta, o autor afirma que as mudanças sugeridas no regime e nas condições de trabalho do aeronauta têm relação com pesquisas científicas realizadas nesse campo. Argumenta que aeronautas não podem ser levados à fadiga, sob pena de se colocar em risco a segurança do transporte aéreo. Diz que, no atual contexto da aviação, em que se prima pela competitividade e pela eficiência, a legislação de muitos países vem sendo alterada para abrigar medidas que diminuam o estresse e a fadiga dos que atuam no transporte aéreo. É o que pretende com a iniciativa.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Diga-se, em primeiro lugar, que o projeto de lei caminha na direção de dar resposta a um problema patente na aviação comercial, assim considerado tanto por quem atua na atividade como por quem a submete a pesquisa científica: a fadiga dos tripulantes.

A legislação laboral do aeronauta, no Brasil – como de resto em diversos países –, não acompanhou a profunda alteração havida no modelo de exploração do transporte aéreo, cujo início se pode debitar à famosa desregulamentação do setor promovida nos Estados Unidos há pouco mais de trinta anos. Desde então, o ambiente muito mais propício à concorrência exigiu do transportador que desse atenção máxima à produtividade das aeronaves, colocando-as no ar o maior tempo que fosse possível. Obviamente, essa nova orientação empresarial repercutiu fortemente no ritmo e modo de trabalho dos tripulantes, obrigados a atuar sempre nos limites da jornada de voo, além de se

sujeitarem cada vez com mais frequência a períodos de atividade noturna e a escalas de serviço impostas de forma repentina. Em adição, pioraram muito as condições de trânsito nas grandes cidades, tornando os deslocamentos entre aeroporto e residência ou hotel bastante demorados, tempo que, segundo a norma em vigor, é subtraído do período de descanso do tripulante. Finalmente, os hotéis cujas diárias se mantiveram, nos últimos anos, compatíveis com a remuneração dos tripulantes, de acordo com declaração da maioria deles, não oferecem instalações e serviços adequados ao pleno descanso.

É fora de dúvida, portanto, que os aeronautas estão bem mais suscetíveis à fadiga nos dias de hoje, sob o presente *modus operandi* da indústria do transporte aéreo. Isso é grave. Especialistas diversos relatam que o profissional fatigado custa a responder a estímulos, comete mais erros e tem dificuldades de memória. Em suma, seu desempenho é bastante prejudicado.

Levantamentos estatísticos relacionados à segurança de voo apontam que a fadiga responde diretamente por algo entre 4% e 8% dos acidentes aeronáuticos. Não por acaso, muitos países vêm adotando normas voltadas ao gerenciamento do risco de fadiga na aviação, sob os auspícios da própria Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, que, em 2011, após alguns anos de trabalho, divulgou o DOC 9966 (*Fatigue Risk Management Systems: Manual for Regulators*), manual de orientação para os agentes que atuam no campo da regulação da segurança operacional do transporte aéreo.

No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – está trabalhando no sentido de incorporar à legislação as recomendações do DOC 9966, já tendo posto sob avaliação pública minuta de emenda ao RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – 121. Muito embora isso represente significativo avanço no combate ao cansaço das tripulações – pois compele as empresas a se ocupar com mitigar as causas do problema, tomando por base conclusões científicas –, não afasta em absoluto a necessidade de se modificar alguns parâmetros da jornada de trabalho do aeronauta, os quais acabam por emoldurar o cenário laboral em que podem ter lugar medidas de gerenciamento de risco de fadiga. Dito de outra forma, é provável que as medidas que visem a evitar ou reduzir a extenuação dos trabalhadores não sejam bem-sucedidas se atacarem exclusivamente fatores de ordem individual (condições psicológica e física do tripulante), ignorando o estresse provocado pela própria delimitação legal vigente dos períodos de trabalho e folga, que é incompatível com o bem estar dos profissionais, mas que tende a continuar sendo aplicada por força

mesmo da pressão concorrencial existente no transporte aéreo. Cabe intervir no campo legislativo, portanto, não sem antes fazer a seguinte reflexão.

O projeto de lei em exame, por reduzir limites da jornada de voo dos aeronautas, pode dar margem a críticas de quem entenda que tal medida há de provocar elevação de custo operacional para as empresas e, consequentemente, elevação também dos preços das passagens. Conquanto não se queira aqui desconsiderar a hipótese – que evidentemente tem lógica –, é preciso dizer que a repercussão da proposta não soa tão grave assim. Bem ao contrário. Pode-se afirmar, com base nos planos de contas das companhias, que o gasto adicional derivado do cumprimento de jornadas menos extensas pelos tripulantes não ultrapassará, grosso modo, um ou dois por cento do custo operacional, para o qual a despesa com pessoal, em sua totalidade (equipe de ar e de terra), contribui com não mais do que dez por cento (dados de 2008). Vale registrar que apenas a aquisição de combustível vem representando perto de quarenta por cento do custo operacional das empresas. Diante desse fato, a simples equalização da alíquota de ICMS cobrado sobre o QAV (querosene de aviação), que hoje tem no Estado de São Paulo, centro da aviação comercial, seu percentual mais elevado, já bastaria para compensar, com folga, qualquer despesa adicional decorrente de ajustes legais na jornada do trabalhador. De mais a mais, a instituição de condições mais apropriadas para o exercício da atividade, aproximando-o do ciclo biológico natural, produzirá efeito positivo no desempenho dos aeronautas, diminuindo erros no trabalho e o absentismo.

Não obstante concordar com as alterações propostas pelo ilustre autor à Lei que hoje rege a profissão de aeronauta, identifico, no Projeto de Lei, a ausência de uma importante excepcionalidade, que já está presente, em parte, na forma original da Lei: refiro-me ao tratamento diferenciado a ser dado à regulação da profissão dos aeronautas que atuam nos Serviços Aéreos Especializados, descritos no art. 201, do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986), a seguir transcrito:

“Art. 201. Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

- I - aerofotografia, aerofotogrametria, aerocinematografia, aerotopografia;*
- II - prospecção, exploração ou detecção de elementos do solo ou do subsolo, do mar, da plataforma submarina, da superfície das águas ou de suas profundezas;*
- III - publicidade aérea de qualquer natureza;*
- IV - fomento ou proteção da agricultura em geral;*
- V - saneamento, investigação ou experimentação técnica ou científica;*
- VI - ensino e adestramento de pessoal de voo;*

*VII - provocação artificial de chuvas ou modificação de clima;
VIII-qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.”*

Creio fundamental que se mantenha o caráter de excepcionalidade para os Serviços Aéreos Especializados, que devem ter tratamento próprio, que atenda à peculiaridade e às condições especiais em que são realizados. A própria OACI não regulamenta esse segmento, atendo-se à aviação comercial e de transporte de passageiros. Ratifica, assim, o caráter excepcional de que se reveste o serviço especializado, que deve ser submetido a regramento próprio.

E o mesmo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) em seu art. 202, consolida a excepcionalidade a um dos segmentos dos Serviços Especializados, ao remeter a regulamento especial os serviços aéreos que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura. O reconhecimento dessa especificidade é dado, também, pela existência de norma exclusiva da ANAC, o RBAC 137 – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 137, que trata das operações aéreas que tenham por fim proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura.

Assim, é perfeitamente compreensível que o tratamento a ser dado à jornada de trabalho e a aspectos correlatos que envolvam os aeronautas que atuam nesses segmentos acima descritos, tais como aerofotogrametria, publicidade etc., seja tratado de forma diferenciada daquela que, de forma mais ou menos uniforme, regerá a aviação regular de transporte de passageiros. A jornada de trabalho e os demais aspectos, no que concerne aos segmentos aqui apontados, devem seguir, obviamente, formas específicas de regulação, considerando-se a forma diferenciada de prestação dos serviços e as peculiaridades de cada atividade.

Parece-nos que as Convenções Coletivas de Trabalho seriam o melhor ponto de estabelecimento de normas, muito embora outras formas possam ser utilizadas. No entanto, tenho convicção que a Lei, por sua rigidez e uniformidade de tratamento, não é o melhor instrumento de normatização, neste caso.

Com base nessa percepção, proponho cinco emendas ao Projeto de Lei, para alterar a redação da Lei 7.183, de 1984, nos artigos 20, 21,

22, 23, 24, 26, 30, 38 e 40, de forma a tornar não aplicável, aos serviços aéreos especializados, as mesmas normas que regerão a aviação comercial.

Por fim, gostaria de chamar a atenção para o que julgo ser atribuição da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania: adequar a redação do projeto de lei à melhor técnica legislativa. Reparos nesse sentido precisam ser feitos. No que cabe a esta Comissão analisar, entretanto, não há outras falhas a corrigir.

Voto, assim, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.824, de 2012, com as cinco emendas de relator que apresento.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado **JOSÉ STÉDILE**
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.824, DE 2012

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

EMENDA DE RELATOR Nº 1

A Seção II – Da Jornada de Trabalho, da Lei nº 7.183, de 1984, constante do art. 1º do Projeto de Lei, passa a vigorar com as seguintes alterações, nos artigos 20, 21, 22, 23 e 24 e inclusão do artigo 24-A, com a seguinte redação:

“Art. 20.

.....

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, quando na base, ou no horário de *check-in* no 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, bem como 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 será de:

a) Tripulação Simples

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas				
	Até 2	3	4	5	Jornada Permitida
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	

b) Tripulação Composta

Horário Local de Apresentação	Número de Etapas						
	1	2	3	4	5	6	Jornada Permitida
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	

c) Tripulação de Revezamento : 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

§ 1º Nos voos de empresas de táxi-aéreo e de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a", do art. 29, desta Lei.

§ 2º(NR)”

“Art. 22.

.....

c) por imperiosa necessidade meteorológica ou decorrente de catástrofes, excluindo-se do conceito de “imperiosa necessidade”, qualquer tipo de falha ou falta administrativa, da escala de voos ou para cobrir atrasos, faltas ou cancelamentos 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 Agência Reguladora, com vistas ao monitoramento desses eventos, com a finalidade principal de se evitar a utilização incorreta do disposto na alínea c) visando-se sobretudo a segurança de voo.

..... (NR)”

"Art. 23.

Parágrafo único. 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, e na base do aeronauta, no caso de programação em aeroporto diverso do cadastrado como base contratual, o deslocamento será computado como de trabalho em seu período total, neste caso observando-se o disposto no art. 20, § 5º (NR)”.

“Art. 24. Para o aeronauta pertencente a empresa de táxi-aéreo, o período máximo de trabalho consecutivo será de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso à mesma, observado o disposto do art. 34 desta Lei.

Parágrafo único. O período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias. (NR)”

“Art. 24-A. As disposições constantes nesta seção não se aplicam aos aeronautas que operam no serviço aéreo especializado, cujo serviço caracteriza-se como externo, nos termos do disposto no art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho. (NR)”

Sala da Comissão, em de novembro de 2013.

Deputado JOSÉ STÉDILE
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.824, DE 2012

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

EMENDA DE RELATOR Nº 2

Na redação proposta pelo art. 1º do Projeto de Lei para o art. 26 da Lei 7.183, de 1984, dê-se nova redação ao § 2º e inclua-se um § 4º, com a seguinte redação:

“Art. 26.

§ 1º.....

§ 2º O período de reserva para aeronautas de empresas de táxi aéreo não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º

§ 4º Não se aplica o disposto no § 1º deste artigo aos aeronautas de empresas de serviços especializados, cujo serviço caracteriza-se como externo, nos termos do disposto no art. 62, inciso I, da Consolidação das Leis do Trabalho. (NR)”

Sala da Comissão, em de novembro de 2013.

Deputado JOSÉ STÉDILE

Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.824, DE 2012

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

EMENDA DE RELATOR Nº 3

Inclua-se no *caput* do art. 30 da Lei nº 7.183, de 1984, uma alínea (e) com a seguinte redação:

“Art. 30.

.....

e) em aeronaves registradas na categoria de serviço aéreo especializado: 150 – 330 – 1000 horas. (NR)”

Sala da Comissão, em de novembro de 2013.

Deputado JOSÉ STÉDILE

Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.824, DE 2012

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

EMENDA DE RELATOR Nº 4

Inclua-se, na redação proposta pelo art. 1º do Projeto de Lei para o art. 38 da Lei nº 7.183, de 1984, um § 2º com a seguinte redação:

“Art. 38.

§ 1º

§ 2º As disposições constantes neste artigo não se aplicam aos aeronautas quando exercendo função a bordo de aeronaves registradas na categoria de serviço aéreo especializado. (NR)

Sala da Comissão, em de novembro de 2013.

Deputado JOSÉ STÉDILE
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.824, DE 2012

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

EMENDA DE RELATOR Nº 5

Na redação proposta pelo art. 1º do Projeto de Lei para o art. 40 da Lei nº 7.183, de 1984, renumere-se o parágrafo único para § 1º e inclua-se um § 2º com a seguinte redação:

“Art. 40.

§ 1º

§ 2º A remuneração do aeronauta no serviço aéreo especializado poderá prever participação em resultados, calculada sobre o faturamento bruto atribuído à aeronave sob seu comando, conforme convenção coletiva de trabalho, não ficando a remuneração restrita ao pagamento por hora de voo efetuada. (NR)”

Sala da Comissão, em de novembro de 2013.

Deputado JOSÉ STÉDILE

Relator