

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências.

**Autor:** SENADO FEDERAL

**Relator:** Deputado ELMAR  
NASCIMENTO

### I – RELATÓRIO

Examina-se, neste documento, o Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, originário do Senado Federal e fruto da iniciativa do Senador Blairo Maggi, o qual “Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências”.

Em sua versão original, a proposição oferecida pelo Autor somente alterava a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, para modificar a jornada de trabalho do aeronauta. Na justificação, o Autor consignou haver excessiva rigidez na legislação que regulamenta a jornada de trabalho dessa categoria profissional e destacou 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. Com essas considerações, o Autor apresentou como objetivo da sua proposta, a modernização da legislação brasileira.

Em decisão terminativa e em conformidade com o parecer do Senador Paulo Paim, a Comissão de Assuntos Sociais do Senado Federal aprovou Substitutivo que alterou significativamente o alcance e o conteúdo da proposição original, em ordem a lhe conferir a estruturação textual ora submetida à revisão da Câmara dos Deputados.

Tal como recebida do Senado Federal, a proposição está subdividida em cinco capítulos. O Capítulo I contém disposições sobre o tripulante de aeronave e sua classificação; o Capítulo II dispõe sobre o regime de trabalho (escala, jornada, sobreaviso e reserva, viagens, limites de voos e pousos, período de repouso e folga periódica); o Capítulo III dispõe sobre remuneração e concessões; o Capítulo IV contém disposições sobre as transferências da base do tripulante; e o Capítulo V contém as disposições finais. Ademais, a proposição contém o Anexo I, com critérios para a composição de um Comitê com atribuições de implantar e fiscalizar os Programas de Gerenciamento de Risco da Fadiga Humana definidos pela autoridade de aviação civil brasileira.

A matéria, que está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e ao regime de tramitação prioritária, foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes e à Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, para exame do mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania, para exame da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em conformidade com o disposto no art. 54, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Em 08.07.2015, a Comissão de Viação e Transportes aprovou, unanimemente, o Projeto de Lei nº 8.255/2014, nos termos do Substitutivo 2 e em conformidade com o parecer da Relatora, Deputada Clarissa Garotinho, que apresentou complementação de voto. O Deputado Nelson Marquezelli, por sua vez, apresentou voto em separado.

O Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, que, segundo informações constantes do parecer da Relatora, resultou de ampla discussão entre as partes interessadas (entidades sindicais representantes dos tripulantes e dos operadores de aeronaves), reestruturou inteiramente o texto recebido do Senado para:

1. ampliar o âmbito de aplicação da Lei, em ordem a alcançar as profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, bem como pilotos de aeronave, comissário de voo e mecânico de voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira;
2. definir e classificar a tripulação que exerce função a bordo de aeronave;

3. estabelecer limitações operacionais e a adoção de um Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana, a ser regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil;
4. criar limites mais restritivos para as empresas que não implantarem o Sistema de Risco de Fadiga Humana e manter, para as demais, os limites estabelecidos pela Agência Nacional de Aviação Civil;
5. suprimir os limites de horas trimestrais;
6. alterar a jornada diária para as empresas que não possuem o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana;
7. definir a base contratual da categoria, que passa a ser atrelada a um aeroporto;
8. alterar as regras de definição e divulgação da escala de trabalho dos aeronautas;
9. reduzir o limite de voos na madrugada;
10. estabelecer que o salário variável do aeronauta só possa ser calculado sobre as horas de voo;
11. definir a obrigatoriedade de pagamento aos aeronautas pelas horas que os mesmos permanecem em solo entre etapas;
12. alterar as regras relativas às folgas simples.

Ademais, o Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes alterou a estrutura das disposições, com acréscimo de capítulos e sessões. O Capítulo I contém disposições sobre os tripulantes de aeronaves e sua classificação sobre as tripulações e sobre o Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga. O Capítulo II se refere ao regime de trabalho, com disposições sobre contrato de trabalho, base contratual, escala de serviço, acomodações para descanso a bordo de aeronaves, limites de voos e pousos, limites da jornada de trabalho, sobreaviso e reserva, viagens, período de repouso e folga periódica. O Capítulo III disciplina a remuneração e as concessões com disposições sobre a remuneração propriamente dita, alimentação, assistência médica, uniforme, férias, certificações e habilitações. O Capítulo IV regulamenta matéria relativa às transferências provisórias e

permanentes. O Capítulo V contém disposições transitórias, com normas de direito intertemporal, prazos de vigência, perda ou início de eficácia e providências no campo da regulamentação. O Capítulo VI contém as disposições finais.

Em 25.11.2015, a Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 8.255/2014, na conformidade do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes com 34 Subemendas, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Benjamin Maranhão, que apresentou complementação de voto quanto à Subemenda n. 27.

Quando da apresentação das Subemendas na CTASP, o Relator registrou a sua concordância com o projeto, na forma do Substitutivo adotado pela CVT, entendendo, todavia, que o trabalho realizado ainda poderia ser aperfeiçoado, razão pela qual promoveu modificações com a finalidade de adequar o texto à sistemática do Direito do Trabalho. Na verdade, as Subemendas aprovadas pela CTASP foram muito além dessa adequação, como se expõe:

1. a Emenda nº 1 alterou a redação do parágrafo único do art. 5º, desdobrando-o em dois incisos, em ordem a estabelecer equiparações entre os tripulantes, para os efeitos do disposto em convenção coletiva do trabalho;
2. a Emenda nº 2, basicamente de redação, incorporou o texto do inciso I, na verdade inciso único do art. 8º, e desdobrou parte do § 2º em § 3º;
3. a Emenda nº 3, igualmente de redação, manteve a mesma estruturação do art. 8º, mas corrigiu as letras maiúsculas no início dos incisos e indicou os numerais arábicos seguidos da indicação por extenso, entre parênteses, além de apresentar o conteúdo dos incisos II e III sob nova redação;
4. a Emenda nº 4 promoveu o desdobramento do *caput* do art. 26 em § 1º e acrescentou o § 2º, com a seguinte redação: “No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e distante mais de 50 (cinquenta) quilômetros, a jornada de trabalho será encerrada conforme o disposto no art. 36 desta Lei, e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 2 (duas) horas”;

5. a Emenda nº 5, também de redação, corrigiu o desdobramento do *caput* e dos §§ 1º e 3º do art. 27, para transformá-los no *caput* e nos incisos I e II, e reenumerou os §§ 2º, 4º e 5º para § 1º, § 2º e § 3º;

6. a Emenda nº 6, de redação, alterou o *caput* do art. 28 para indicar de modo diverso os incisos II, III, IV e V do art. 5º (redação do Substitutivo) para II a V, além de corrigir letras maiúsculas incabíveis por letras minúsculas e substituir a expressão “por intermédio” para mediante;

7. a Emenda nº 7 acrescentou “a saúde” no *caput* do art. 29, ao lado da higiene e segurança do trabalho e redigiu em letras minúsculas a expressão “acordo coletivo de trabalho”;

8. a Emenda nº 8 acrescentou a expressão “desta lei” no *caput* do art. 32 e corrigiu o desdobramento do *caput* em incisos (I a IV), que no Substitutivo fora feito erroneamente sob a forma de alíneas (“a” a “d”);

9. a Emenda nº 9 corrigiu o desdobramento do *caput* do art. 33 em incisos (I a IV), que no Substitutivo fora feito erroneamente sob a forma de alíneas (“a” a “d”), transformou o parágrafo único em § 1º e acrescentou o § 2º, com a seguinte redação: “Os tripulantes de que trata o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira”;

10. a Emenda nº 10 corrigiu o desdobramento do *caput* do art. 34 em incisos (I a IV), que no Substitutivo fora feito erroneamente sob a forma de alíneas (“a” a “d”), e redigiu os numerais e seus extensos de modo diverso; ademais, redigiu com letras minúsculas iniciais a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho”, no inciso IV;

11. a Emenda nº 11 acrescentou ao art. 36 o § 6º, com a seguinte redação” Os limites previstos no § 4º deste artigo podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuem Sistema de Gerenciamento do Risco de Fadiga Humana no planejamento e execução das escalas de serviço de seus tripulantes, ficando o limite mínimo estabelecido em 30 (trinta) minutos”.

12. a Emenda nº 12 corrigiu o desdobramento do art. 38 em incisos, que no Substitutivo fora feito na forma de marcos;

13. a Emenda nº 13 corrigiu o desdobramento do art. 39 em incisos, que no Substitutivo fora feito em forma de marcos, e acrescentou parágrafo único com a seguinte redação “Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do art. 5º desta Lei, quando em atividade de fomento à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira”;

14. a Emenda nº 14 desdobrou em incisos (I a V) o *caput* do art. 43, alterou as remissões a artigos da forma extensa para a forma abreviada (art.), adequou as remissões ao conteúdo do *caput* ao desdobramento promovido e fez correções do texto para adequá-lo à norma escrita da língua;

15. a Emenda nº 15 reescreveu em letras minúsculas iniciais a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho” no § 3º do art. 44;

16. a Emenda nº 16 fez pequenas alterações de redação no art. 45, como “após receber comunicação” para “após recebimento de comunicação”, e desdobrou parte do conteúdo do § 2º em § 3º e do § 4º em § 5º, com a necessária renumeração;

17. a Emenda nº 17 alterou no art. 46 as remissões a artigos da forma extensa para a forma abreviada (art.) e retirou da esquerda os zeros que acompanhavam os numerais cardinais;

18. a Emenda nº 18 alterou a redação do parágrafo único do art. 50 para reescrever em letras minúsculas a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho” e suprimir do referido parágrafo a expressão “celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional”;

19. a Emenda nº 19 alterou no art. 52 as remissões da forma extensa (artigos) para a forma abreviada (art.), adotou como padrão de referência “parágrafos” e não “§§”, subdividiu o § 1º em § 2º e promoveu a necessária renumeração, e reescreveu em letras minúsculas a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho”;

20. a Emenda nº 20 reescreveu em letras minúsculas a expressão “acordo ou convenção coletiva de trabalho” e retirou a sigla DSR colocado entre parênteses após a expressão “Descanso Semanal Remunerado” que também foi reescrita em letras minúsculas;

21. a Emenda nº 21 alterou a redação do parágrafo único do art. 54, “O disposto no caput deste artigo, não se aplica aos tripulantes descritos no inciso IV do artigo 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter o limite reduzido ou ampliado mediante celebração de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional e, desde que não ultrapasse os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira”, fazendo-o nos seguintes termos: “Os tripulantes a que se refere o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo modificados por acordo ou convenção coletiva de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira”.

22. a Emenda nº 22 alterou a redação do § 1º do art. 59 para indicar como critério de cálculo da parcela variável da remuneração, além das horas de voo, a quilometragem entre a origem e o destino do voo, no caso dos serviços de táxi aéreo, quando estabelecido em acordo ou convenção coletiva de trabalho;

23. a Emenda nº 23 subdividiu o conteúdo do art. 61 em parágrafo único;

24. a Emenda nº 24 acrescentou ao *caput* do art. 63 a expressão “e em acordo ou convenção coletiva de trabalho”, além de alterar a forma de apresentação da hora noturna de voo de “52’30” (cinquenta e dois minutos e trinta segundos)” para “52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos”;

25. a Emenda nº 25 reescreveu em letras minúsculas a expressão “certificado médico e de habilitação técnica” no *caput* do art. 77, aperfeiçoou a redação dos dispositivos sob o aspecto linguístico e acrescentou o § 3º com a seguinte redação “Os tripulantes de que trata o inciso IV do art. 5º desta Lei, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os valores e critérios previstos neste artigo estabelecidos em acordo e convenção coletiva de trabalho”;

26. a Emenda nº 26 alterou o texto do art. 81 de “Os limites previstos nos artigos 32, 33, 34, 38 e 39 entram em vigor em 30 (trinta) meses a partir da data de publicação desta lei”, para “Os artigos 82, 83, 84, 85, 86 e 87 desta Lei perderão a eficácia 30 meses após a publicação desta Lei”;

27. a Emenda nº 27, que foi objeto de complementação de voto, alterou a redação do art. 82 de “Os artigos 83, 84, 85, 86 e 87 perderão a eficácia 30 (trinta) meses após a publicação desta lei”, para:

*Art. 82. A jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.*

*§ 1º A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.*

*§ 2º Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora da apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.*

*§ 3º Nas hipóteses previstas nos parágrafos 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo. § 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.*

28. a Emenda nº 28 alterou o *caput* do art. 89, suprimiu o § 1º e transformou o § 2º em parágrafo único;

29. a Emenda nº 29 alterou o art. 90 com a redação “Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação” para “Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação, exceto os artigos 32, 33, 34, 36, 38 e 39 desta Lei, que entram em vigor em 30 (trinta) meses a partir da data de publicação desta Lei”;

30. a Emenda nº 30 acrescentou ao Capítulo VI do Substitutivo o art. 88 com a seguinte redação:

*Art. 88. Aos tripulantes de voo referidos no inciso IV do art. 5º, em atividade de fomento ou proteção à agricultura, não se aplicam as disposições previstas:*

*I - na Seção II do Capítulo II desta Lei;*

*II - nos artigos 28, 29, 45, 46 e 47;*

*III - nos Capítulos IV e V desta Lei.*

31. por fim, as Emendas nº 31, 32, 33 e 34 suprimiram, respectivamente, os artigos 25, 37, 56 e 60.



No âmbito da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

Determina o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (art. 32, IV, “a”, c/c o art. 54, I) que cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa e redação das proposições que tramitam na Casa. Em cumprimento à norma regimental, segue, pois, o pronunciamento deste Relator acerca do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes e das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público

Relembre-se que a proposição oriunda do Senado Federal regulamenta o exercício da profissão de tripulante de aeronave, cujo objeto foi conservado no Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transporte, conquanto tenha sido ampliado o campo de regulamentação.

No que concerne à constitucionalidade formal, não há obstáculo à proposição examinada. Quanto à competência legislativa, a matéria é atribuída à União nos termos do art. 22, incisos I e XVI da Constituição, que lhe incumbem legislar sobre direito do trabalho e condições para o exercício de profissões. Por conseguinte, a competência também é atribuída ao Congresso Nacional, nos termos do *caput* do art. 48, segundo o qual lhe cabe dispor sobre todas as matérias de competência da União. Ademais, não estando gravada com cláusula de exclusividade de iniciativa, a matéria admite a deflagração do seu processo legislativo por qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados. Por essas razões, repita-se, não há objeção formal ao Projeto de Lei ora examinado, nem ao Substitutivo oferecido.

Igualmente, no que diz respeito à constitucionalidade material, o Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, não encontra nenhum obstáculo no ordenamento jurídico brasileiro. Ao contrário, está perfeitamente respaldado na previsão constitucional de que a lei poderá estabelecer exigências ou qualificações que restrinjam ou limitem o exercício de determinadas profissões

(CF/88, art. 5º, XIII), bem como nos dispositivos constitucionais que erigem a segurança como direito dos cidadãos e dever do Estado (art. 5º, 6º e 144, dentre outros).

Em regra, seja como decorrência necessária do direito fundamental à liberdade seja como desdobramento do princípio da liberdade de iniciativa, deve prevalecer, igualmente, a liberdade para o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão. Não obstante, há casos em que o interesse público exige, por razões diversas, notadamente relacionadas ao risco, que se estabeleçam normas de natureza restritiva, surgindo daí a regulamentação profissional. É assim que a melhor doutrina quanto à matéria vem afirmar que, para se regulamentar uma profissão, importa considerar a prevalência do interesse público sobre os de grupos ou de outros segmentos, criando, mais que direitos, deveres sociais de proteção à coletividade<sup>1</sup>.

No caso vertente, sobejam razões para a regulamentação do exercício da profissão de tripulante de aeronave, seja em decorrência do crescimento desse modal de transporte, seja pelo risco inerente à profissão, seja por razões de segurança pública. Um acidente aéreo, e não precisamos discorrer longamente sobre isso, tem consequências geralmente fatais para tripulantes e passageiros, em ordem a exigir uma regulamentação adequada, tanto da profissão, como dos protocolos e procedimentos técnicos e operacionais.

No caso dos procedimentos técnicos e operacionais, o nosso ordenamento jurídico conta com um Código de Aeronáutica, instituído pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, com normas procedimentais complementares instituídas e permanentemente atualizadas pela Agência Nacional de Aviação Civil. Quanto à regulamentação da profissão, conquanto em vigor a Lei nº 7.183, de 1984, a regulamentar o exercício da profissão de aeronauta, trata-se de norma concebida num momento histórico e social bastante diverso do atual, com lacunas que devem necessariamente ser enfrentadas e corrigidas, nos termos ora propostos.

Destarte, no que concerne à juridicidade, também não há qualquer objeção a ser oposta às proposições. A iniciativa ora analisada, cabe a reiteração, cumpre a relevante função de regulamentar adequadamente a

---

<sup>1</sup> Confira-se <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema1/2008-14144.pdf> acesso em 22.06.2016

profissão, em deferência à categoria e em necessária reverência à segurança da população que se utiliza do transporte aéreo.

No que concerne à técnica legislativa e redação, cabe assinalar que o Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, respeitou as normas previstas na Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001. Quanto ao Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, entretanto, cabem os seguintes apontamentos:

1. todas as designações de seções foram grafadas em letras maiúsculas, contrariando o disposto no art. 10, inciso VII da LC 95/1998;
2. o *caput* do art. 8º foi desdobrado em um inciso (I), que também é único, situação que é inadequada e contrária à técnica legislativa;
3. o *caput* dos artigos 32, 33, 34, 85, 86 e 87 foi erroneamente desdobrado em alíneas, contrariando o disposto no art. 10, inciso II da LC 95/1998;
4. o *caput* dos artigos 38 e 39 adotou desdobramento sob a forma de ponto, que é inadmissível para a espécie nos termos do art. 10, inciso II, da LC 95/1998;
5. na última parte do art. 61 a palavra coletiva, referindo-se ao instituto da convenção coletiva de trabalho, foi escrita incorretamente (coleita);
6. nas referências aos parágrafos únicos, ora adota-se letra maiúscula para a palavra único, ora adota-se letra minúscula para a mesma palavra, situação que deve ser corrigida em ordem de padronização;
7. o Capítulo V, conquanto anunciado como Disposições Transitórias, contém normas que são de natureza permanente, salvo melhor juízo, como é o caso dos arts. 83, 84, 85, 86 e 87;
8. os textos constitutivos de desdobramentos sob a forma de incisos e alíneas são iniciados com letra maiúscula, situação que não se admite, em geral, para as enumerações;
9. alguns vocábulos demandam correção de digitação ou concordância, para adequação ao padrão da língua portuguesa;

10. certas expressões, como “acordo e convenção coletiva de trabalho”, foram indevidamente inseridas em diversos dispositivos com as iniciais maiúsculas, sem que haja justificativa para tanto;

11. estabelece no art. 80, inconstitucionalmente<sup>2</sup>, o prazo de 180 dias para que órgão do Poder Executivo expeça normas necessárias para a implantação do sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana de que trata a Seção III do Capítulo 1” (s.n.).

Cabe o nosso registro de que parte das situações descritas nos itens acima foram corrigidas nas Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público. Assim, é desnecessário que se proponham novas Subemendas, vez que iniciativa anterior se desincumbiu de fazê-lo de modo satisfatório. Todavia, outras inconformidades ou inadequações ainda demandam correção, para a necessária observância do que dispõe a Lei Complementar nº 95, de 1998.

Há que se apontar, também, que dentre as Subemendas acolhidas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, quatro promovem a supressão integral de artigos, quais sejam os artigos 25, 37, 56 e 60, sem que a Comissão tenha indicado a renumeração dos demais, a partir do art. 26, e sem que tenha promovido correções às remissões da proposição, também a partir do art. 25. Tais situações, igualmente, exigem medidas corretivas, o cumprimento do disposto na Lei Complementar nº 95, de 1998.

Apontamos, ainda, que o Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes adota como padrão de escrita do vocábulo latino *caput* a sua redação sem qualquer destaque, enquanto a Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público adota a redação com as aspas. Sabendo-se

---

<sup>2</sup> Trata-se de ação direta na qual se pretende seja declarada inconstitucional lei amazonense que dispõe sobre a realização gratuita do exame de DNA. (...) Os demais incisos do art. 2º, no entanto, não guardam compatibilidade com o texto constitucional. (...) **No caso, no entanto, o preceito legal marca prazo para que o Executivo exerça função regulamentar de sua atribuição, o que ocorre amiúde, mas não deixa de afrontar o princípio da interdependência e harmonia entre os Poderes.** A determinação de prazo para que o chefe do Executivo exerça função que lhe incumbe originariamente, sem que expressiva de dever de regulamentar, tenho-a por inconstitucional. Nesse sentido, veja-se a [ADI 2.393](#), rel. min. Sydney Sanches, *DJ* de 28-3-2003, e a [ADI 546](#), rel. min. Moreira Alves, *DJ* de 14-4-2000. (...) Ante o exposto, julgo parcialmente procedente o pedido formulado e declaro inconstitucionais os incisos I, III e IV, do art. 2º, bem como a expressão “no prazo de sessenta dias a contar da sua publicação”, constante do *caput* do art. 3º da Lei 50/2004 do Estado do Amazonas. [ADI 3.394, voto do rel. min. Eros Grau, j. 2-4-2007, P, *DJE* de 15-8-2008.] s.n.

que a Câmara dos Deputados adota o padrão de escrita da referida palavra em formato itálico e sem aspas, sejam feitas as correções nos textos do Substitutivo, bem como das Subemendas.

Cumpra destacar, também que, a proposição oriunda do Senado aboliu todas as referências à profissão de “aeronauta”, que foi substituída pela “profissão de tripulante de aeronave”, diferentemente do tratamento dado pela Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que, justamente, “Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências”.

A supressão da terminologia “aeronauta” não parece adequada, uma vez que ela é utilizada na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, bem como na Consolidação das Leis do Trabalho, além do Ministério do Trabalho, Emprego e Previdência Social. Há, portanto, definições que contemplam perfeitamente a denominação. Mais que isso, há a necessidade da manutenção da terminologia “aeronauta”, que não se sobrepõe, mas sim complementa a expressão “tripulante”, possibilitando a convivência pacífica de todos os instrumentos legislativos que abordam assuntos relacionados à aviação.

Destacamos, por fim, respeitados o escopo e as atribuições desta Comissão e prestigiando todas as tratativas e entendimentos já consolidados nas duas casas legislativas, o art. 53 do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transporte, objeto da Subemenda nº 20 da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, que comporta Emenda Supressiva dos seus §§ 4º e 5º, com as considerações a seguir expostas.

É de conhecimento público e notório que referido Projeto de Lei altera a legislação atual que regula a profissão do aeronauta, precisamente a Lei nº 7.183, de 1984. Sobre este aspecto, salientamos que este diploma legal ainda se encontra em plena validade e vigência, sendo certo, inclusive, que o seu art. 38 prevê direito à percepção e gozo de, no mínimo, 8 folgas aos tripulantes brasileiros, nos seguintes termos: “Art. 38. O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.”

Note-se que, em momento algum, pretendeu o legislador da época criar limites máximos de concessão de folgas ao tripulante. Ou seja, não há, atualmente, qualquer impedimento legal ou constitucional ao oferecimento de folgas em número superior a 8; pelo contrário, há, tão-somente, vedação e impedimento legal de que o tripulante goze, dentro de um mesmo mês, de

menos de 8 folgas. Referida previsão, assim como como todo o conteúdo da Lei 7.183, foi recepcionado pela Constituição Federal de 1988. E nem poderia ser diferente.

Os aeronautas, em razão de aspectos naturais da própria profissão, estão submetidos a escalas e jornadas que severamente agridem a saúde, o bem-estar social e o convívio familiar. Serve, portanto, a concessão de maior número de folgas ao mês, como uma forma de amenizar os impactos tão danosos que os aeronautas estão suscetíveis em razão da difícil rotina que enfrentam. Não se trata, pois, de uma inovação legislativa, muito menos de benesse à categoria, mas uma forma de amenizar os danos suportados pelo simples cumprimento de suas atividades laborais.

Aproveitamos o ensejo e lembramos que o ordenamento jurídico pátrio não veda nem limita a concessão máxima de folgas ao trabalhador brasileiro. Citamos, a título meramente exemplificativo, a jornada 12x36, amplamente aceita pelo Legislativo e pelo Judiciário, que prevêem números, inclusive, superior de descanso. A famigerada 12x36 possibilita aos seus trabalhadores descanso de 15 dias dentro de um mês. E sobre este aspecto, não há qualquer discussão de ilegalidade ou inconstitucionalidade. Segue tal modalidade de jornada linha de raciocínio muito semelhante à dos aeronautas: em razão do elevado desgaste e da extrapolação de jornada diária prevista em lei (8h/dia), tem o trabalhador direito a repouso maior para se recompor do desgaste sofrido. A majoração do limite mínimo de folgas, de 8 para 10, encontra-se, portanto, amplamente justificada e fundamentada em questões de medicina e saúde do trabalhador, bem como na questão basilar da segurança de voo.

Estudos e práticas internacionais consolidadas dão conta de que a concessão de folgas nos moldes como são atualmente praticados (8 ao mês) são deficitárias e não servem para recompor os tripulantes dos desgastes sofridos. Lembramos que a legislação atual conta com mais de 30 anos de vigência, sem que tenha sido submetida a necessárias atualizações. Desse modo, urge a necessidade de modernização de referido diploma legal, tal como se pretende com o Projeto de Lei em discussão e o Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, a fim de que o Estado Brasileiro esteja paritário em práticas e recomendações internacionais de segurança de voo.

Ademais, encontra-se pactuado em Convenção Coletiva de Trabalho, recentemente firmada entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, limites mínimos de folga superiores aos previstos na Lei 7.183, a saber: "3.4.7. Das Folgas Mensais - Serão observados os seguintes números mínimos de folgas mensais dos aeronautas: 1) 8,5 (oito e meia) folgas mensais (8 em um mês e 9 no outro) para os tripulantes de aeronaves turbo hélice; 2) 9 (nove) folgas mensais para os tripulantes de aeronaves à jato *narrow body*; 3) 10 (dez) folgas mensais para os tripulantes de aeronaves à jato *wide body*."

Notem que as próprias empresas aéreas reconheceram a necessidade de ampliação do número de folgas e convencionaram, por mera liberalidade e no uso da maturidade negocial, aqueles novos parâmetros. Portanto, não prospera qualquer alegação de impactos financeiros vultuosos, quiçá significativos, com o incremento de folgas delimitado no Substitutivo.

Noutro norte, é importante desmistificar o conceito de folga, que aqui se defende e sustenta, do conceito de descanso semanal remunerado. Este, previsto na Constituição Federal, na CLT, em Decreto específico (605) e em cláusula de Convenção Coletiva de Trabalho, não pode servir de fator impeditivo a tão importante avanço legislativo como é o que decorre do incremento do número de folga, por todas as razões que já se expôs. Folga, como exaustivamente demonstrando, é questão de medicina e saúde do trabalhador e segurança de voo, enquanto o cálculo do descanso semanal remunerado sustenta parâmetro remuneratório, amplamente regulado pelos instrumentos mencionados.

Nesse cenário, tem-se que os §§ 4 e 5º, do art. 53 do Substitutivo da Comissão de Viação e Transporte e da Subemenda nº 20 da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público merecem supressão, uma vez que o tema "descanso semanal remunerado" possui regulação própria e já é alvo de consenso entre empresas e trabalhadores, que, num discurso uníssono representado pela Convenção Coletiva de Trabalho, fixaram os critérios de cálculos, baseados nas melhores práticas de mercado, avaliadas todos os limites, possibilidades e impactos suportados.

Coerente com as exposições feitas nos tópicos precedentes, concluímos o voto no seguinte sentido:

I - constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e redação do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, com a emenda modificativa anexa;

II - constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e redação do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, com as Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público e com as Subemendas anexas a este parecer.

Para as providências a serem desempenhadas na fase da redação final, fazemos os seguintes apontamentos:

I - proceder-se à renumeração dos dispositivos afetados em decorrência das Subemendas acolhidas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público que promovem a supressão integral dos artigos 25, 37, 56 e 60;

II - compatibilizar a redação do vocábulo latino *caput* em formato itálico e sem aspas, conforme padrão utilizado pela Câmara dos Deputados;

III - corrigir a escrita das seguintes palavras: “designação” (art. 3º do Substitutivo), “conforme” (no § 2º do art. 20), “nos”, no § 2º do art. 34, com a redação dada pela Subemenda nº 20, da CTASP, “trinta”, no § 6º do art. 36, com a redação dada pela Subemenda nº 11 da CTASP; e “variável”, no art. 70.

IV - padronizar a escrita das palavras iniciais das enumerações em incisos e alíneas com a letra minúscula, ressalvadas as hipóteses de nomes próprios;

V - padronizar a escrita das remissões a parágrafos, vez que o Substitutivo adota o formato §§ e as Subemendas da CTAPS adotam a forma por extenso;

VI - padronizar a escrita das remissões a artigos, vez que se apresentam ora na forma abreviada (art.), ora na forma em extenso;

VII - retirar a vírgula colocada indevidamente após a expressão “Ao tripulante extra a serviço”, no § 2º do art. 4º e acrescentar ponto final no *caput* do art. 64;



VIII – padronizar, na escrita da expressão “Parágrafo único”, a escrita da palavra “único” em letra minúscula.

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator

2016-13343

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências

### EMENDA MODIFICATIVA Nº 1

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 8.255, de 2014 a seguinte redação:

*Art. 1º. Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.*

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA****SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dispõe sobre o exercício da  
profissão de tripulante de aeronave e dá  
outras providências

**SUBEMENDA SUBSTITUTIVA Nº 1**

Dê-se ao art. 1º do Substitutivo aprovado pela Comissão de Aviação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014 a seguinte redação:

*Art. 1º. Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.*

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dispõe sobre o exercício da  
profissão de tripulante de aeronave e dá  
outras providências

**SUBEMENDA SUBSTITUTIVA Nº 2**

Dê-se ao art. 80 do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte redação:

*Art. 80. Caberá à Autoridade de Aviação Civil Brasileira expedir as normas necessárias para a implantação do sistema de gerenciamento de risco de fadiga humana de que trata a Seção III do Capítulo 1.*

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator

2016-13343

2016\_13343

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA****SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dispõe sobre o exercício da  
profissão de tripulante de aeronave e dá  
outras providências

**SUBEMENDA SUPRESSIVA Nº 1**

Suprimam-se os §§ 4º e 5º do art. 53 do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, com a redação dada pela Subemenda n. 20 da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014.

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator

2016-13343

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA****SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dispõe sobre o exercício da  
profissão de tripulante de aeronave e dá  
outras providências

**SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº 1**

Dê-se às subdivisões do CAPÍTULO I (Seções I a III), do  
CAPÍTULO II (Seções I a X) e do CAPÍTULO III (Seções I a VI) do Substitutivo  
adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de  
2014, a identificação em algarismos romanos e letas minúsculas.

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave e dá outras providências

#### SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº 2

Dê-se aos artigos 85, 86 e 87 do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a seguinte redação:

*Art. 85. A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:*

*I - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;*

*II - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta;*

*III - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.*

*Parágrafo único. Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, 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 inalterado os limites de 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos.*

*Art. 86. Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:*

*I - 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;*

*II - 12 (doze) horas de voo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;*

*III - 15 (quinze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;*

*IV - 8 (oito) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.*

*§ 1º O número de pousos na hipótese do inciso I deste artigo, 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 nos incisos I, II e III deste artigo.*

*§ 3º As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turbo hélice poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos, aos limites estabelecidos neste artigo.*

*§ 4º Os limites de pousos estabelecidos os incisos I, II e III deste artigo, não serão aplicados às*

*empresas de táxi aéreo e de serviços especializados.*

*§ 5º A autoridade da aviação civil, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos no inciso IV deste artigo.*

*Art. 87. Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês ou ano, respectivamente:*

*I - em aviões convencionais: 100 - 1000 horas;*

*II - em aviões: 100 - 935 horas;*

*III - c) em aviões a jato: 85 - 850 horas;*

*IV - d) em helicópteros: 90 - 960 horas.*

*§ 1º Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave será observado o menor limite.*

*§ 2º Os limites de tempo de voo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em espaço inferior a 30 (trinta) dias, serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.*

Sala da Comissão, em                    de                    de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator

2016-13343

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA****SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dispõe sobre o exercício da  
profissão de tripulante de aeronave e dá  
outras providências

**SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº 3**

Dê-se ao CAPÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a identificação como CAPÍTULO V – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS, nele permanecendo os artigos 83 a 89, com as alterações e renumerações decorrentes das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA****SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
AO PROJETO DE LEI Nº 8.255, DE 2014**

Dispõe sobre o exercício da  
profissão de tripulante de aeronave e dá  
outras providências

**SUBEMENDA DE REDAÇÃO Nº 4**

Dê-se ao CAPÍTULO VI – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 8.255, de 2014, a identificação como CAPÍTULO VI – DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS, nele permanecendo os artigos 80, 81, 82, 90 e 91, com as alterações e renumerações decorrentes das Subemendas aprovadas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputado ELMAR NASCIMENTO  
Relator