

# COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EMITIR PARECER AO PL 6787/2016

## PROJETO DE LEI Nº 6.787, DE 2016

Altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho, e a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, para dispor sobre eleições de representantes dos trabalhadores no local de trabalho e sobre trabalho temporário, e dá outras providências.

### EMENDA AO SUBSTITUTIVO DO RELATOR N.º /2017

Art. 1º. Dê-se ao § 3º do art. 443 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, constante do art.1º do substitutivo aposto ao PL 6787/2016, a seguinte redação:

“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.

.....  
§ 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.” (NR)

Art. 2º. Dê-se a alínea ‘m’ do art. 482, do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, constante do art. 1º do substitutivo aposto ao PL 6787/2016, a seguinte redação:

“Art. 482 .....  
.....  
m) perda da habilitação ou dos requisitos estabelecidos em lei para o exercício da profissão, **em decorrência de prática de conduta dolosa.**” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A alteração é autoexplicativa, ao passo que o terceiro parágrafo conceitua o trabalho intermitente (atualmente vedado no Brasil). Parece-me um mecanismo de alto interesse das empresas aeroviárias, uma vez que, nos meses de baixa temporada, poderão se valer de períodos de “inatividade”, sem qualquer proteção ou contrapartida ao trabalhador, retomando o trabalho dos mesmos nos meses de alta.

Vale ressaltar que a parte final do dispositivo transcrito (“inclusive as disciplinadas por legislação específica”) faz com que nenhuma profissão possa ser excluída da abrangência deste instituto.

O trabalho intermitente é altamente questionável, uma vez que ele transfere ao trabalhador os riscos do negócio que são, originalmente e por consequência lógica, das empresas.

No setor da aviação, a crítica a este modelo proposto pode ser ainda maior, tendo em vista que a formação e proficiência do piloto está potencialmente ligada à prática e exercício regular da função. Diminuir o acesso destes profissionais ao trabalho, de forma reflexa, pode atingir e comprometer a segurança de voo.

Ademais, ressaltamos que o modelo remuneratório usualmente praticado pelas empresas aeroviárias se mostra apto a regular, de forma equilibrada, os meses de maior ou menor volume de tráfego aéreo. É cediço que a remuneração do aeronauta é composta de uma parte fixa (salário base) e uma parte variável (horas ou quilômetros voados). A composição destes dois fatores, em algumas empresas, chega a corresponder 50% de salário fixo e 50% de salário variável no salário final do tripulante. Assim, nos meses de baixa temporada, os aeronautas voam menos, portanto, recebem menos.

Tal mecanismo existe desde os primórdios da aviação civil, é utilizado da mesma forma no mundo todo e equilibra a relação capital-trabalho de forma razoável.

Há, ainda, a agravante que decorre da enorme especificidade da formação do trabalhador que atua na aviação, inviabilizando o trabalho deste profissional em outras funções nos períodos de inatividade. Ou seja, em última análise, o tripulante, caso contratado no regime intermitente, ficaria completamente à mercê dos intentos empresariais, passando a viver na incerteza e inconstância, o que atinge frontalmente o princípio do trabalho digno.

Sendo assim, a extensão do trabalho intermitente à categoria dos aeronautas traria prejuízo a estes trabalhadores, de forma desarrazoada, uma vez que os mesmos suportariam incerteza do montante de sua remuneração (em razão da própria composição de seus salários) e, caso aprovado o texto do substitutivo, do próprio trabalho.

A especificidade e a volatilidade do setor favoreceriam o uso indiscriminado desta pretensa inovação e, certamente, acarretaria uma vasta precarização do trabalho. O agravante, neste caso, é que a expertise destes profissionais transcende o interesse deles próprios e da empresa, sendo cediço que a sociedade é beneficiária oblíqua da proficiência e destreza dos tripulantes que cruzam os céus do país.

O artigo 482 da CLT elenca as possibilidades de demissão por justa causa no ordenamento jurídico.

Com a pretensa alteração, a perda de habilitação ou dos requisitos estabelecidos em lei para o exercício da profissão passaria a ser motivo ensejador de dispensa por justa causa.

A dispensa por justa causa é a medida mais severa de rescisão de contrato de trabalho por iniciativa do empregador e acarreta diversas consequências danosas ao trabalhador, dentre elas a impossibilidade de saque de FGTS, o não pagamento da multa fundiária e a dispensa da indenização do aviso prévio.

Por ser medida extremista, o rol previsto na CLT é taxativo e a comprovação da justa causa que motivou o desligamento é extremamente delicada.

A inclusão da alínea em comento afetaria de forma deveras danosa a categoria dos aeronautas, uma vez que a profissão é integralmente permeada de certificações e habilitações.

Os tripulantes, técnicos e de cabine, são submetidos a exames médicos e de proficiência que não estão presentes em nenhuma outra profissão, pelo menos não na mesma regularidade e com o mesmo rigor.

Não se pretende aqui criticar ou repudiar a aplicação destes exames, até porque a natureza da atividade e a responsabilidade nela envolvida certamente são fatores decisivos que reforçam as análises periódicas e criteriosas.

Entretanto, o que não se pode permitir e nem concordar é que a reprovação em qualquer destes exames culmine na demissão por justa causa do trabalhador, ou será que é razoável pensar que algum trabalhador provoque a própria reprovação, por vontade e desejo próprio?

O cenário fica ainda pior para os aeronautas, uma vez que o exame de aptidão física é extremamente criterioso e exigente. A título de esclarecimento e curiosidade, um piloto pode ter sua licença médica cassada por ter apresentado nível de diabete acima de um determinado limite no exame anual a que é submetido.

Analisando uma situação como a mencionada acima, com o texto do projeto de lei, este piloto poderia ser demitido por justa causa. Ou seja, além de passar por quadro de abalo à sua saúde, seria penalizado pelo fato de estar doente com uma dispensa com “justo motivo”.

Absolutamente desproporcional a medida que se pretende implementar, pois atenta contra a proteção ao trabalho e à saúde.

Por todo o exposto, espera-se que seja acolhida a presente emenda.

Sala da Comissão, em        de abril de 2017.

Wellington Roberto  
Deputado Federal (PR/PB)