

## PROJETO DE LEI Nº 7.425, de 2017

Autoriza o Poder Executivo federal a instituir a Agência Brasileira de Promoção do Turismo - Embratur e dá outras providências.

### EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO Nº

**Acrescente-se ao art. 28 do Projeto de Lei n.º 7.425/2017, alteração ao art. 181 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, com objetivo de acrescentar parágrafos §1º e §2º com a seguinte redação:**

“Art. 28. ....

“Art. 181.....  
.....

§1º. Voos internacionais operados por empresas aeroviárias, valendo-se do direito de tráfego do Estado brasileiro, deverão ser operados por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as disposições previstas neste Código e na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984.

§2º. Quando se tratar de acordos bilaterais ou multilaterais devem ser formalmente convidados pela autoridade em aviação civil a participar de todas as fases da negociação: os operadores e os representantes legais dos tripulantes.”” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

É nítida a vulnerabilidade dos trabalhadores embarcados nas aeronaves brasileiras, em caso de flexibilização do capital estrangeiro. Qualquer concessão que majore a participação de capital estrangeiro, de forma desprovida das necessárias proteções laborais, poderá significar o fim da profissão a médio e longo prazo ou a migração da mão de obrados tripulantes brasileiros para outros países, regidos por contratos de trabalho com condições mais precárias do que as atuais.

Diante disso, justificada está a inclusão de ressalvas trabalhistas, que garantam, ao menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros.

Análise rasa permite concluir que muitos outros segmentos de negócios já usufruem dessa permissão no Brasil, alguns chegam até a ser explorados por empresas que contam com a participação irrestrita do capital estrangeiro.

Porém, via de regra, os produtos resultantes destes negócios são vendidos e consumidos no país ou, quando muito, são exportados e os ganhos reflexos (impostos e empregabilidade) ficam dentro dos limites do território nacional.

Igual sorte não tem a aviação civil. Caso ressalvas não sejam inseridas, o prejuízo será incalculável, uma vez que a atividade detém peculiaridades que tornam inviáveis a retenção de ganhos (diretos e reflexos) no caso de internacionalização indiscriminada do capital das empresas exploradoras de serviço público.

Por outro lado, cabe destacar que com a inserção em maior volume de capital externo em empresas brasileiras, as negociações futuras de acordos bilaterais em que o estado brasileiro esteja presente, poderão ter um grande impacto nos empregos dos

aeronautas brasileiros assim como nos impostos gerados por este setor.

Como já é prática comum nos principais mercados mundiais (USA e Europa) os representantes dos trabalhadores do setor são formalmente convidados a participar das negociações a fim de darem voz ao pleito laboral dentro dos acordos.

Quando me refiro exclusivamente aos aeronautas, explico que é devido tratarem-se de uma mão de obra que trabalha embarcada e pode, facilmente, ser transportada de um país para outro apenas modificando a base contratual do piloto ou comissário de bordo, fica explícito o perigo que esta categoria específica pode correr em um cenário onde uma empresa estrangeira detém o controle (ou um percentual majoritário) da empresa brasileira e o estado brasileiro esteja negociando direitos de tráfego sem considerar os impactos laborais. O mesmo raciocínio se aplica para as empresas de aéreas brasileiras.

Cabe ressaltar que, em negociação recente entre Brasil e União Europeia, houve esta configuração (autoridade em aviação civil brasileira, operadores e representantes da categoria dos aeronautas) sem nenhum problema relatado.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda aditiva.

Sala das Sessões,                      de abril de 2017.

Deputado Jerônimo Goergen  
Vice-líder do Bloco PP, PTN, PHS, PTdoB