

# PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.029, DE 2021, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO MISTA ENCARGADA DA MATÉRIA

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.029, 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.

**Autor:** Poder Executivo

**Relator:** Deputado Pedro Lupion

### I - RELATÓRIO

A Medida Provisória nº 1.029, de 2021, altera o art. 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, para permitir que a administração pública possa operar voos com tripulantes terceirizados, em contraste com a norma vigente, segundo a qual tais voos devem ser realizados com pessoas diretamente por ela contratadas. Segundo a Exposição de Motivos que acompanha o instrumento, a lei alcançada “desconsidera a peculiaridade das operações aéreas realizadas por órgãos e entidades da Administração Pública no exercício de suas missões institucionais, a exemplo das operações de proteção ao meio ambiente, destinadas a exercer o poder de polícia ambiental e a executar ações da Política Nacional do Meio Ambiente”. Na mesma linha, os subscritores sustentam que “a exceção prevista nos §§ 1º e 2º do mencionado art. 20 da Lei nº 13.475, de 2017, também não é suficiente para possibilitar que os órgãos e entidades da Administração Pública contratem



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pedro Lupion  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217957302400>



aeronaves tripuladas quando necessário, pois as operações aéreas por eles conduzidas representam o desempenho de atividade finalística de caráter ordinário e, portanto, não se limitam ao prazo de 30 (trinta) dias consecutivos por ano”.

No prazo inicialmente aberto para tal finalidade, foram apresentadas as seguintes emendas:

- a de nº 1, do Senador Angelo Coronel, altera a redação atribuída pela Medida Provisória ao art. 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, com o intuito de determinar que a obrigação imposta a operadores de aeronaves, a de celebrar contrato de trabalho com os respectivos tripulantes, fique limitada ao "serviço público regular de passageiro, carga ou mala postal, nos termos da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica)";

- a de nº 2, do Deputado Glaustin da Fokus, altera a redação do § 4º acrescido pela Medida Provisória ao art. 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, com o intuito de determinar que a obrigação imposta aos operadores de aeronaves, a de celebrar contrato de trabalho com os respectivos tripulantes, não seja aplicada "ao operador de aeronave privada e respectivos tripulantes de voo que exerçam suas funções profissionais nos serviços aéreos privados";

- a de nº 3, do Deputado Enio Verri, promove as seguintes modificações: (i) altera a redação do § 4º acrescido pela Medida Provisória ao art. 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, para autorizar que a administração pública, ao invés de estabelecer o contrato de trabalho previsto no *caput* do dispositivo, contrate, "excepcionalmente, empresa prestadora de serviços a terceiros 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"; (ii) acrescenta § 5º ao dispositivo alterado pela MP, para vedar que os órgãos e entidades da administração pública possam intermediar a contratação de aeronautas, operação que, de acordo com a redação proposta, somente poderia ser realizada "por empresa prestadora de serviço específico";



- a de nº 4, do Deputado Enio Verri, suprime o único dispositivo de teor normativo da Medida Provisória, com o intuito de assegurar que a administração pública permaneça sujeita à obrigação prevista no *caput* do art. 20 da lei alterada, em que se determina a celebração de contrato de trabalho entre os operadores de aeronaves e os respectivos tripulantes;

- a de nº 5, do Deputado João Campos, altera o art. 1º da Medida Provisória, para acrescentar modificações nos arts. 31, 32, 36, 37, 51 e 52 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, relacionados à jornada de trabalho de aeronautas;

- a de nº 6, do Deputado João Campos, além de reproduzir o teor da Emenda nº 3, acrescenta § 6º ao art. 20 da lei alterada pela Medida Provisória, com o intuito de restringir à administração pública a faculdade de contratar empresa prestadora de serviços aéreos estabelecida na aludida emenda;

- a de nº 7, do Deputado João Campos, suprime integralmente a Medida Provisória, com o intuito de assegurar que a administração pública permaneça sujeita à obrigação prevista no *caput* do art. 20 da lei alterada, em que se determina a celebração de contrato de trabalho entre os operadores de aeronaves e os respectivos tripulantes;

- a de nº 8, do Deputado Jerônimo Goergen, altera a redação do § 4º acrescido pela Medida Provisória ao art. 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, para permitir que não seja obrigatório o estabelecimento de relação trabalhista entre aeronautas e operadores de aeronave, nos casos em que o operador for "empresa ou [ente] privado, na atividade de fomento ou proteção à agricultura ou ao meio ambiente";

- a de nº 9, do Deputado Hugo Leal, altera a redação do § 4º acrescido pela Medida Provisória ao art. 20 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017 (identificado na emenda como § 3º), para permitir que não seja exigida a formação de vínculo trabalhista com a respectiva tripulação por operadores de aeronave contratados pela administração pública, prerrogativa que o texto original restringe às aeronaves diretamente operadas pelo Poder Público;



- a de nº 10, do Senador Jorge Kajuru, reproduz o teor da Emenda nº 6;
- a de nº 11, do Senador Jorge Kajuru, reproduz o teor da Emenda nº 8;
- a de nº 12, do Senador Paulo Rocha, reproduz o teor da Emenda nº 4.

## **II - VOTO DO RELATOR**

### **II.1 – DA ADMISSIBILIDADE**

#### **II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS**

A Medida Provisória em análise atende aos requisitos de constitucionalidade previstos no art. 62 da Constituição Federal. A urgência e a relevância previstas na Carta da República se justificam pela necessidade de se viabilizarem inúmeras operações levadas a efeito pela administração pública, em especial, como se ressalta na Exposição de Motivos, as que envolvem o exercício do poder de polícia por parte do aparato estatal.

Reputa-se, portanto, que se encontram contemplados os pressupostos constitucionais para edição de medidas provisórias.

#### **II.1.2 – CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA**

No que se refere à constitucionalidade formal, constata-se que a matéria em apreço é passível de regulamentação por medida provisória, pois não incide em nenhuma das restrições contidas nos §§ 1º e 10 do art. 62, e no art. 246 da Constituição Federal.

Quanto à constitucionalidade material, cabe assinalar que a Medida Provisória em análise não encontra empecilho no teor da Carta Magna. Não há, portanto, qualquer óbice constitucional à sua edição.



Observa-se, ainda, a juridicidade da matéria tratada na Medida Provisória, pois se harmoniza com o ordenamento jurídico e não viola qualquer princípio geral do Direito.

Em relação à técnica legislativa, também não há vícios na Medida Provisória. O texto se encontra plenamente de acordo com os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

A mesma situação se verifica quanto às emendas apresentadas à Medida Provisória, nas quais não há aspectos que suscitem sua inconstitucionalidade, injuridicidade ou técnica legislativa. Nenhuma delas, por outro lado, extravasa o conteúdo temático do texto originalmente editado.

Consideram-se, portanto, admissíveis tanto a Medida Provisória quanto as emendas que lhe foram oferecidas, no que diz respeito à constitucionalidade, à juridicidade e à técnica legislativa empregada na formatação de seus textos.

### **II.1.3 – DA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA**

Não há impacto negativo na Medida Provisória ou nas emendas que lhe foram oferecidas na execução do orçamento público. Pode-se até mesmo atingir conclusão em sentido contrário, na medida em que o texto editado pelo Poder Executivo permite que a administração opere aeronaves com redução dos custos por ela arcados.

Entende-se, em conclusão, que tanto a Medida Provisória quanto as emendas a ela apresentadas merecem parecer favorável no que tange à adequação financeira e orçamentária.

### **II.2 – DO MÉRITO**

A Medida Provisória em exame constitui a reedição literal de outra, a de nº 964, de 2020, que não chegou a ser apreciada pelo Congresso Nacional. Na ocasião, cogitou-se a incorporação de diversos temas análogos aos apresentados no texto original do instrumento, muitos deles aproveitados nas emendas aqui descritas, e é bastante provável que tenha decorrido desta



orientação, a despeito de compreensível e meritória, a caducidade da referida MP.

Deixou de ser solucionado, por força da opção adotada, um problema inegável e de graves consequências. A lei alterada pela Medida em apreço não se limita a impor à administração pública que celebre contrato trabalhista com os que operam suas aeronaves, aspecto por si só questionável; também cria uma miríade de regras ao cabo incompatíveis com as operações levadas a cabo pelo Poder Público.

Verifique-se, como excelente ilustração, o que se prevê no inciso I do art. 26 da lei alcançada pela MP. É estabelecida, de forma indubitosa e clara, a obrigação de que os operadores de aeronaves antecipem em pelo menos cinco dias a escala a ser cumprida por seus aeronautas. Questiona-se, pela relevância do tema: seria cabível o cumprimento da referida obrigação em voo que se destina a deslocar de um presídio para outro um detento de alta periculosidade? Não se teria, no cumprimento da determinação legal, uma providência que poderia até mesmo colocar em risco a integridade dos tripulantes?

O aspecto demonstra, de modo cabal, o quanto é imprescindível a célere e resoluta aprovação do instrumento em apreço. E a melhor solução para que se atinja tal objetivo é a preservação integral do texto editado. São sem dúvida relevantes os problemas suscitados pelos subscritores das emendas apresentadas, mas deverão ser discutidos em outra oportunidade, para que não se impeça a aprovação de uma alteração legal primordial para o país, cuja necessidade ainda mais se sobressai ante as dificuldades decorrentes do atual contexto.

Quanto ao artigo que se pretende alterar - exclusivamente para atender o interesse público, em nada altera a responsabilidade em que à própria administração pública atuará com o rigor necessário à segurança de voo, seja de forma indireta quando a aeronave pertencer à empresa contratada que manterá vínculo de emprego com o tripulante, seja de forma direta quando a aeronave pertencer à Administração Pública, garantindo assim as mesmas regras de segurança de voo, rigorosas exigências de controle de jornada,



controle de horas de voo, controle da habilitação, controle do certificado técnico, entre outros.

### II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

**Ante o exposto, em substituição à Comissão Mista, vota-**

**se:**

a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.029, de 2021;

b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.029, de 2021, e das emendas apresentadas perante a Comissão Mista;

c) pela adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 1.029, de 2021, e das emendas apresentadas perante a Comissão Mista;

d) no mérito, pela aprovação integral da Medida Provisória nº 1.029, de 2021, e pela rejeição das emendas apresentadas a seu texto.

Sala das Sessões, em        de        de 2021.

Deputado Pedro Lupion  
Relator

