



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 6.426, DE 2019**
(Do Sr. Jerônimo Goergen)

Altera o § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

NOVO DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput – RICD

(*) Atualizado em 30/3/2023 em virtude de novo despacho.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O § 3º do art. 156 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 156.

 § 3º Voos internacionais operados por empresas designadas pelo Estado brasileiro deverão ser operadas por tripulantes brasileiros, mediante contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, ressalvada a possibilidade de no máximo 1/3 (um terço) de comissários estrangeiros.”
 (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A preocupação com a regulação sobre a participação do capital estrangeiro, assim como o controle diretivo das empresas brasileiras que prospectem capital estrangeiro, baseia-se não só na experiência de países que utilizam essa prática, como também na vulnerabilidade que os acordos bilaterais e aberturas das Liberdades do Ar podem agregar a esse cenário.

Além da falta de compromisso das empresas dominadas pelo capital estrangeiro, demonstrado em outros países, temos um agravante adicionado pela tendência mundial de Liberalização dos Mercados de Aviação ("Abertura dos Céus"). É importante entender que a abertura do capital para estrangeiros, não é, por si só, a "Abertura dos Céus", mas é um dos principais fatores desse processo.

Os fatores presentes no cenário atual e que podem gerar reflexos isolados ou combinados são: 5ª e 6ª Liberdades do Ar; Acordos bilaterais; Fusão de grandes marcas; Intercâmbio de aeronaves; Liberdade de licenças; Liberdade de matrículas e Participação do capital estrangeiro nas companhias aéreas.

Em uma primeira análise, podemos chegar à conclusão de que muitos outros segmentos de negócios já usufruem dessa permissão no Brasil, ser explorado pela participação irrestrita do capital estrangeiro. Porém, esses produtos são produzidos e, salvo exportação, vendidos e consumidos no país. Enquanto que na aviação civil, o produto final pode ser adquirido e explorado em qualquer lugar, passando pelo Brasil sem que qualquer relação comercial seja estabelecida. Portanto, sem uma análise dos impactos, pode trazer riscos para o sistema, sociedade e trabalhadores.

Deixando-se de lado a soberania e evasão de divisas, é inconcebível que se faça qualquer abertura sem a proteção laboral através de ressalvas trabalhistas, que garantam, pelo menos, a exploração do direito de tráfego brasileiro por profissionais brasileiros, a exemplo de nações avançadas que se preocupam com seus cidadãos e consideram as proteções trabalhistas em seus acordos e leis. Entende-se que o elo mais vulnerável do sistema, em caso de abertura irrestrita do capital, seja a mão de obra embarcada, o que justifica a defesa da ressalva trabalhista apresentada.

Tendo em vista que o uso da 5ª liberdade do ar pode significar a transferência de rotas hoje operadas por empresas e tripulantes brasileiros para empresas estrangeiras, gerando desemprego, fuga de impostos e até mesmo uma dificuldade em controle regulatório, entendo que a sociedade brasileira assim como os aeronautas brasileiros, necessitam de uma ressalva a fim de evitar este efeito colateral indesejado.

Os direitos de tráfego acordados entre países (acordos bilaterais) determinam o uso de determinadas rotas para cada estado explorar (sobrevoadando ou passando pelo outro estado em comum acordo). Definindo a obrigatoriedade do estado brasileiro em designar as rotas internacionais (direitos de tráfego brasileiro) as quais acordou bilateralmente com outros estados, para tripulantes brasileiros e com contrato de trabalho no Brasil, entendo que protegeremos e até potencializamos um crescimento para os empregos (e impostos) brasileiros.

Ademais, é importante salientar que que os direitos de tráfego de outros países não terão sua eficácia afetada por tal dispositivo e os voos que hoje passam pelo Brasil com tripulações estrangeiras continuarão a fazer o mesmo, a única mudança está na obrigatoriedade de direitos de tráfego brasileiros sejam utilizados por tripulantes brasileiros.

Por essas razões e em decorrência dos debates que foram travados na ocasião de discussão da Medida Provisória de n.º 714/2016, quando foi possível estabelecer amplo acordo entre o Parlamento e o então governo Michel Temer no sentido assegurar as ressalvas supramencionadas, conforme constava nas alterações à Lei n.º 7.565, especificamente ao art. 181, § 5º, decorrentes do Projeto de Lei de Conversão (PLV) 13/2016 e, posteriormente, da emenda aglutinativa n.º 1, do deputado Baleia Rossi (MDB/SP), ao art. 181, § 2º. Todavia, diante do prazo exíguo para votação da Medida Provisória no Senado Federal, bem como em razão da resistência apresentada pelo senadores no tocante à elevação do capital estrangeiro até 100%, o governo acabou sendo forçado a vetar todas as alterações realizadas no art. 181.

Em 2017, o governo novamente propôs a discussão do assunto, dessa vez através do PL 7425/2017, que além de retirar as restrições acerca do limite de capital estrangeiro nas empresas aéreas, também criava a Agência Brasileira de Promoção do Turismo - Embratur. Na ocasião, o projeto foi apensado ao PL 2724/2015, cuja relatoria ficou a cargo do deputado Paulo Azi (DEM/BA). Em seu relatório, Azi manteve o acordo pactuado entre o Parlamento, o Governo Federal e os Aeronautas, assegurando ressalvas trabalhistas aos tripulantes brasileiros, nos termos da alteração promovida ao art. 156, § 3º do CBA, que é exatamente a mesma redação do presente projeto de lei. O referido projeto atualmente aguarda votação na CCJ do Senado Federal, onde tramita como PL 1829/2019.

Por fim, no dia 22 de maio de 2019, na ocasião de discussão e votação da Medida Provisória n.º 863/2018 no Plenário do Senado Federal, que novamente trouxe à pauta o tema da abertura de capital das empresas do setor aéreo, os líderes partidários da Casa fecharam acordo no sentido de aprovar a medida provisória sem alterações, de modo que ela pudesse ser enviada à sanção antes de sua caducidade (perda de eficácia por decurso de prazo), com o compromisso de que a ressalva laboral dos aeronautas seria aprovada no projeto da “lei geral de turismo”, PL 1829/2019.

Esse compromisso fica evidenciado no pronunciamento do líder do governo no Senado, senador Fernando Bezerra Coelho (MDB/PE), que assim asseverou:

“(...) E trago aqui, agora, o compromisso do Governo para que a medida provisória possa ser votada hoje sem prejuízo do dispositivo que promove a aviação regional. O Governo se compromete, através do seu líder e com o aval da Casa Civil da Presidência da República, através de decreto que vai regulamentar o projeto de lei de conversão, resgatar o dispositivo dos cinco pontos percentuais de estímulo à aviação regional às empresas internacionais que vão adentrar o mercado brasileiro. O Governo avança ainda mais. Caso suscite qualquer dúvida do ponto de vista de o decreto ser o instrumento adequado para se atingir esse objetivo, o Governo também vai permitir e vai autorizar a introdução deste dispositivo no projeto de Lei Geral do Turismo, que se encontra sob a relatoria do Senador Randolfe Rodrigues. E o Presidente Davi Alcolumbre está dando prioridade e urgência para ser apreciado pelo Plenário do Senado Federal, provavelmente já na próxima semana ou na semana seguinte (...) Outro tema que também foi suscitado, mas que já foi plenamente esclarecido, é em relação ao percentual de trabalhadores brasileiros que têm que ser contratados em voos internacionais que partam do Brasil, que venham a ser ofertados pelas novas empresas entrantes (...) o Governo também está garantindo que irá permitir a introdução de um dispositivo específico no relatório do Senador Randolfe Rodrigues para que esse tema também não seja objeto de dúvidas aqui no Plenário do Senado Federal.”

Em consequência do compromisso firmado, o líder do PT, senador Humberto Costa (PE), decidiu retirar destaque para votação em separado que contemplaria a presente ressalva trabalhista, de modo a permitir a aprovação da proposta sem a necessidade de retorno à Câmara dos Deputados, fato que culminaria com a perda de eficácia da medida provisória. Nesse sentido foi sua manifestação:

“Sr. Presidente, eu quero ser breve para fazer aqui três registros. Primeiro, aqui dizer que nosso voto é favorável. Entendemos que as mudanças que foram propostas nessa medida provisória são pertinentes, adequadas. Quero aqui parabenizar o Líder do Governo pelo compromisso de nós termos aí esse decreto que possa estabelecer essa contrapartida em relação à aviação regional de pelo menos 5%; talvez até mais tarde, analisando os números, possamos pensar numa ampliação disso aí, mas já é importante. Segundo, a questão dos aeronautas. Nós retiramos o nosso destaque exatamente diante do compromisso assumido por todos, em particular pelo Relator do Plano Nacional do Turismo, o Senador Randolfe Rodrigues, de incluir essa exigência de que uma parte das tripulações desses voos seja formada por brasileiros (...)”

Considerando todo o exposto e em razão da dificuldade de tramitação do PL 1829/2019 (Lei Geral de Turismo), em face de controvérsia sobre aspectos que não possuem relação com os aeronautas, apresentamos o presente projeto de lei no sentido de dar efetividade aos acordos firmados com os tripulantes brasileiros, assegurando a

geração de divisas no Brasil e a manutenção de postos de trabalho para brasileiros.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 2019.

Jerônimo Goergen
Progressistas/RS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO V **DA TRIPULAÇÃO**

CAPÍTULO I **DA COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO**

Art. 156. São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.

§ 1º A função remunerada a bordo de aeronaves, nacionais ou estrangeiras, quando operadas por empresa brasileira no formato de intercâmbio, é privativa de titulares de licenças específicas emitidas pela autoridade de aviação civil brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.319, de 25/7/2016\)](#)

§ 2º A função não remunerada, a bordo de aeronave de serviço aéreo privado (art. 177) pode ser exercida por tripulantes habilitados, independente de sua nacionalidade.

§ 3º No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contando que o número não exceda um terço dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Art. 157. Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.

TÍTULO VI **DOS SERVIÇOS AÉREOS**

CAPÍTULO III **SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS**

Seção I

Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não-regular ou de serviços especializados.

Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

I - *(Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

II - *(Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

III - *(Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

§ 1º *(Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

§ 2º *(Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

§ 3º *(Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

§ 4º *(Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

§ 5º *(VETADO na Lei nº 13.319, de 25/7/2016)*

§ 6º *(VETADO na Lei nº 13.319, de 25/7/2016)*

Art. 182. *(Revogado pela Medida Provisória nº 863, de 13/12/2018, convertida na Lei nº 13.842, de 17/6/2019)*

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

.....

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 1º DE MARÇO DE 2016

* *Convertida na Lei Ordinária nº 13.319, de 25 de Julho de 2016*

Extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária e altera a Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º O Adicional de Tarifa Aeroportuária, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, fica extinto a partir de 1º de janeiro de 2017.

Parágrafo único. Na data mencionada no caput, a Agência Nacional de Aviação Civil - Anac alterará os valores das tarifas aeroportuárias para incorporar o valor correspondente à extinção do Adicional da Tarifa Aeroportuária.

Art. 2º Até a conclusão da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para exploração de infraestrutura aeroportuária, em razão do disposto no art. 1º, a diferença entre os valores das tarifas revistas e aquelas decorrentes dos contratos vigentes na data de publicação desta Medida Provisória deverá ser repassada ao Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC, descontados os tributos incidentes sobre este faturamento, a título de valor devido como contrapartida à União em razão da outorga de que trata o art. 63, § 1º, inciso III, da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 1º O recolhimento dos valores mencionados no caput deverá ser efetuado pelas concessionárias até o décimo quinto dia útil do mês subsequente ao da arrecadação das tarifas, com sistemática idêntica à empregada para a cobrança das tarifas aeroportuárias.

§ 2º A Anac deverá concluir os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de que trata o caput no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da incorporação de que trata o art. 1º.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 863, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2018

** Convertida na Lei Ordinária nº 13.842, de 17 de Junho de 2019*

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 181. A concessão ou a autorização somente será concedida a pessoa jurídica constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País." (NR)

Art. 2º Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 7.565, de 1986:

I - os incisos I a III do caput e os § 1º a § 4º do art. 181; e

II - os art. 182, art. 184, art. 185 e art. 186.

Art. 3º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 13 de dezembro de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Valter Casimiro Silveira

FIM DO DOCUMENTO