

AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NAS
COMISSÕES
DE MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.093-C, DE 2007

(Do Sr. Celso Russomanno)

Regulamenta a profissão de Controlador de Tráfego Aéreo e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela rejeição (relator: DEP. RAUL JUNGSMANN); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. OLAVO CALHEIROS); e da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela rejeição (relator: DEP. LUCIANO CASTRO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

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

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24, II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Capítulo I

Do Controlador de Tráfego Aéreo e sua profissão

Art. 1º. O exercício da profissão de Controlador de Tráfego Aéreo (CTA) é livre em todo território nacional, para aqueles que satisfizerem as condições desta Lei.

Parágrafo único. A profissão que trata este artigo compreende, privativamente, o exercício habitual e remunerado da atividade de controle do espaço aéreo, emitindo instruções, informações e autorizações que determinem o deslocamento das aeronaves, com vista a:

- I. prevenir colisões entre aeronaves no ar e na área de manobras ante obstáculos nela contidos;
- II. acelerar, mantendo ordenado e seguro, o fluxo do tráfego aéreo;
- III. proporcionar avisos e informações úteis à segura e eficiente condução dos vôos;
- IV. notificar aos órgãos competentes da existência de aeronaves carentes de auxílio, de busca e salvamento e auxiliar tais órgãos na forma solicitada.

Art. 2º. O exercício da profissão de Controlador de Tráfego Aéreo exige prévio registro no órgão competente do Ministério do Trabalho e Emprego, mediante apresentação de prova de nacionalidade brasileira, carteira

profissional e diploma de curso superior de formação correspondente ministrado oficialmente.

Art. 3º. O Controlador de Tráfego Aéreo prestará serviços nos órgãos que efetuam o controle do deslocamento de aeronaves, compreendendo:

- I. Torre de controle (TWR);
- II. Controle de Aproximação (APP);
- III. Centro de Controle de Área (ACC).
- IV. Outros locais ou situações onde se faça necessário a presença do Controlador de Tráfego Aéreo, visando a segurança da navegação aérea.

Art. 4º. As atividades da Torre de Controle (TWR) envolvem execução específica de trabalho relacionado com medidas necessárias ao controle de tráfego aéreo de aeródromo, com vistas à proteção ao voo e à defesa aérea, bem como a supervisão desses trabalhos.

§ 1º. São casos típicos do trabalho do Controlador de Tráfego Aéreo em aeródromos:

- I. Assumir posições operacionais em Torre de Controle de aeródromo;
- II. Emitir instrução através de equipamentos luminosos;
- III. Emitir coordenação de tráfego entre órgãos de controle;
- IV. Emitir informações meteorológicas e condições do aeródromo, necessárias às operações de pouso e decolagem;
- V. Acionar os serviços de busca e salvamento, contra-incêndio e segurança quando necessário;
- VI. Emitir instruções radiotelefônicas, a fim de prevenir riscos de colisão na área de movimento;

- VII. Receber e transmitir aprovação de planos de vôo;
- VIII. Controlar o tráfego de aeronaves durante as manobras necessárias ao pouso, decolagens e deslocamento nas áreas de movimento;
- IX. Orientar o deslocamento de pessoas, veículos e aeronaves nas áreas de movimento;
- X. Fechar e abrir o aeródromo para operações visuais ou por instrumento, conforme as condições meteorológicas;
- XI. Interditar o aeródromo por questões de segurança;
- XII. Efetuar gerenciamento de fluxo de tráfego em atendimento às solicitações de órgão de controle de tráfego aéreo com ascendência operacional;
- XIII. Utilizar nas comunicações radiotelefônicas a fraseologia padrão tanto em português como em inglês;
- XIV. Operar todos os equipamentos relativos à Proteção ao Vôo relacionados à sua habilitação operacional (computadores, telefones, monitores de equipamentos de auxílio à navegação etc.);
- XV. Informar a administração aeroportuária sobre quaisquer fatores que possam interferir no funcionamento do aeródromo;
- XVI. Manter escuta permanente na frequência de emergência;
- XVII. alertar o supervisor para qualquer anormalidade no fluxo de tráfego;
- XVIII. operar o painel de diálogo com o computador;
- XIX. propor alterações nas rotinas de operação de sua área de jurisdição.

§ 2º. Além das funções supracitadas, são atividades inerentes à função de Supervisor de Torre de Controle de Aeródromo:

I. Auxiliar na elaboração de procedimentos de tráfego aéreo, radar ou não radar para o seu aeródromo;

II. Propor alterações nas rotinas de operação dentro de sua área de jurisdição;

III. Prestar informações sobre o desempenho dos controladores de tráfego aéreo sob sua responsabilidade;

IV. Participar das atividades de treinamento dos controladores de tráfego aéreo sob sua responsabilidade;

V. Elaborar o livro de ocorrências relativas ao seu turno de serviço;

VI. Operar todos os equipamentos relativos à Proteção ao Vôo, dentro de sua respectiva jurisdição.

Art. 5º. As atividades de controle de aproximação (APP) envolvem a execução qualificada de trabalhos relacionados com medidas necessárias ao controle do fluxo e sequenciamento do tráfego aéreo em área terminal (TMA), com vistas à proteção ao vôo, exigindo capacidade para enfrentar situações incomuns e pouco repetitivas, bem como a escolha rápida de procedimentos alternativos e tomada imediata de decisões, a fim de permitir que as aeronaves pousem em segurança.

§ 1º. São casos típicos do trabalho do Controlador de Tráfego Aéreo de controle de aproximação:

1. Coordenar, com as Torres envolvidas, a operação de aeronaves em zona de aeródromo (ATZ);

2. Manter-se informado sobre dados e esclarecimentos necessários às autorizações de tráfego, tais como informações meteorológicas atualizadas, condições de operacionalidade dos aeródromos, ativação dos espaços aéreos condicionados e planos de vôo autorizados;

3. Acionar os serviços de Busca e Salvamento, Contra incêndio e Segurança e Defesa Aérea nas situações de emergência;

4. Controlar o tráfego de aeronaves durante os procedimentos de subida e descida, em condições de voo por instrumentos ou visualmente, quer no aeródromo principal, quer nos aeródromos satélites;

5. Controlar, coordenar e acompanhar o tráfego de vôos visuais nos espaços aéreos sob sua responsabilidade;

6. Operar, orientar e fiscalizar as operações de posições radiotelefônicas existentes no APP, mantendo comunicações bilaterais com aeronaves, utilizando a fraseologia padrão internacional em português ou inglês;

7. Determinar os procedimentos de subida e descida IFR (por instrumentos) publicados pelo órgão competente, para aeronaves que partam ou que cheguem;

8. Identificar o alvo na tela do radar e prestar-lhe o serviço de tráfego aéreo adequado;

9. Separar o tráfego identificado do não identificado;

10. Acompanhar na tela do radar o tráfego aéreo de chegada ou saída, nas áreas adjacentes à TMA;

11. Receber ou transferir tráfegos do ou para o ACC;

12. Vetorar ou manter sob vigilância o tráfego aéreo de chegada ou partida, com auxílio de radar, e, de acordo com o procedimento adequado, para o auxílio básico de navegação aérea;

13. Transferir o tráfego aéreo, monitorado com o auxílio de radar ou não, para as Torres de Controle envolvidas;

14. Vetorar ou manter sob vigilância radar, o tráfego aéreo em procedimento de espera;

15. Selecionar e autorizar procedimentos de subida ou descida compatíveis com o tráfego aéreo existente, com ou sem auxílio radar;

16. Manter escuta permanente na frequência de emergência;
 17. Alertar o supervisor para qualquer anormalidade no fluxo de tráfego;
 18. Auxiliar, com ou sem o uso do radar, o trabalho da Torre de Controle (TWR), quando o aeródromo estiver abaixo dos mínimos para operação visual ou a intensidade do tráfego exigir;
 19. manter separação vertical, lateral e longitudinal entre aeronaves, utilizando ou não serviços radar;
 20. Divulgar informações relativas à inoperância de auxílios à navegação aérea e à interdição de aeródromos sob sua responsabilidade operacional;
 21. Desempenhar, por necessidade do serviço, as funções de Torre de Controle (TWR);
 22. Operar o painel de diálogo com o computador;
 23. Detectar e resolver qualquer conflito de tráfego aéreo utilizando ou não o equipamento de radar.
- § 2º. Além das funções supracitadas, são atividades inerentes à função de Supervisor de Controle de Aproximação (APP):
1. Auxiliar na elaboração de procedimentos de tráfego aéreo, convencionais ou por radar;
 2. Propor alterações nas rotinas de operação de sua área de jurisdição;
 3. Prestar informações sobre o desempenho de controladores sob sua jurisdição;
 4. Participar de atividades de treinamento de controladores de tráfego aéreo;
 5. Elaborar o livro de ocorrências relativo ao turno de serviço;

6. Utilizar nas comunicações radiotelefônicas a fraseologia padrão internacional em português e inglês;

7. Operar todos os equipamentos relativos à proteção ao voo, dentro de sua respectiva jurisdição;

8. Responder pelo dirigente da equipe na sua ausência.

Art. 6º. As atividades de Centro de Controle de Área (ACC) envolvem execução qualificada de trabalhos relacionados com medidas necessárias ao controle de tráfego aéreo, com vistas a proteção ao voo, em áreas de controle (CTA) aerovias (AWY) , regiões de informação de voo (FIR) e rotas de assessoramento (UTA), exigindo capacidade para enfrentar situações incomuns e pouco repetitivas, que requerem do Controlador de Tráfego Aéreo rapidez de raciocínio, estado emocional inabalado e equilíbrio para escolha de procedimentos alternativos e tomada de decisões imediatas.

§ 1º. São casos típicos do trabalho do Controlador de Tráfego Aéreo em Centro de Controle de Área (ACC):

1. Controlar o tráfego aéreo em aerovias inferiores e superiores, mantendo separação lateral, vertical e longitudinal entre aeronaves e obstáculos;
2. Prover as aeronaves de serviço de informação de voo e alerta nas regiões de informação de voo (FIR);
3. Julgar e aprovar autorizações de mudanças de plano de voo, compatibilizando-os com o tráfego aéreo existente;
4. Divulgar informações relativas à inoperância de auxílios à navegação e à interdição de aeródromos sob sua responsabilidade, através de comunicações radiotelefônicas;
5. Supervisionar as posições de controle de radar de um determinado setor de controle de tráfego aéreo;

6. Coordenar as comunicações entre os ACC's e os demais órgãos de controle de tráfego aéreo;
7. Transferir ou receber o tráfego aéreo para ou de áreas de controle adjacentes;
8. Transferir de forma segura, rápida e ordenada, o fluxo de tráfego aéreo situada em aérea de sua jurisdição, para o controle de área terminal;
9. Identificar, analisar, avaliar e selecionar os elementos de emergência de uma aeronave;
10. Enquadrar o deslocamento de aeronaves nas fases de emergência (SAR);
11. Solucionar problemas básicos de navegação aérea, envolvendo triângulo de velocidade, movimento relativo, raio de ação e interceptação;
12. Operar qualquer posição de controle do ACC;
13. Identificar e, quando necessário, vetorar o tráfego aéreo sob sua jurisdição;
14. Operar todos os equipamentos relativos à proteção ao voo e à navegação aérea, dentro de sua respectiva jurisdição;
15. Dar origem ao alerta que envolva qualquer aeronave sob seu controle;
16. Detectar e resolver conflito de tráfego, utilizando ou não o radar;
17. Operar o painel de diálogo com o computador;
18. Completar ou corrigir o plano de voo, enviando-o ao computador;

19. Receber, analisar e introduzir os planos de voo não tratados pelo computador.

§ 2º. Além das atividades supracitadas, são funções inerentes ao Supervisor de Centro de Controle de Área (ACC):

I - Manter contato com os órgãos de controle de origem dos planos de voo, para sua correção após rejeição pelo computador;

II - Chefiar equipes de controladores no ACC;

III - Orientar o controlador de determinada posição operacional, quando observar qualquer anormalidade;

IV - Fornecer os dados necessários ao Centro de Operações Militares (COPM) afim da consecução das Operações de defesa aérea;

V - Auxiliar na elaboração de procedimentos de tráfego aéreo;

VI - Participar de atividades de treinamento de controladores de tráfego aéreo;

VII - Substituir o controlador de determinada posição operacional, sempre que se fizer necessário;

VIII - Elaborar o livro de ocorrências;

IX - Desempenhar, por necessidade do serviço, as atividades de Controle de Aproximação (APP) ou Torre de Controle (TWR);

X - Substituir o chefe de equipe na sua ausência.

CAPÍTULO II

Da habilitação do Controlador de Tráfego Aéreo

Art. 6º. O curso de formação de controladores de tráfego aéreo é um curso superior de curta duração.

Art. 7º. O curso de controladores de tráfego aéreo, ministrado pelo Comando da Aeronáutica, atualmente no ICEA (Instituto do Controle do Espaço

Aéreo), é transformado em curso superior de curta duração, ficando o Comando da Aeronáutica encarregado de atender às exigências do Conselho Federal de Educação para os devidos fins.

§ 1º. O Comando da Aeronáutica criará, no prazo de 60 (sessenta) dias após a aprovação desta Lei, uma comissão mista formada por controladores de tráfego aéreo designados pela FEBRACTA – Federação das Associações de Controladores de Tráfego Aéreo do Brasil, SNTPV – Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção ao Vôo e representantes do Comando da Aeronáutica, para o cumprimento do disposto no presente artigo sem ônus para o Poder Executivo.

§ 2º. O currículo escolar do curso a que se refere este artigo obedecerá ao estabelecido no Anexo I da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional).

Art. 8º. A carga horária máxima do curso será estabelecida pelo Comando da Aeronáutica.

Art. 9º. As condições exigidas para ingresso no curso superior de Controlador de Tráfego Aéreo são:

I. Ensino médio completo como escolaridade mínima ou equivalente;

II. Conhecimentos em língua inglesa, em nível básico;

III. Aprovação em seleção intelectual;

IV. Aprovação em exame médico, de acordo com o estabelecido no Anexo I da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional), na forma adotada pelo Brasil e de acordo com os artigos 12 e 19 do anexo III da Resolução nº 584/81, do CONTRAN;

V. Ser brasileiro nato ou naturalizado e ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade.

Art. 10. O curso superior de tráfego aéreo será ministrado por órgão da administração direta do Comando da Aeronáutica, ou por uma instituição de ensino por ele autorizada para esse fim, nos termos da lei.

Art. 11. Os que já exercem a atividade de Controlador de Tráfego aéreo à data da aprovação desta Lei obterão o certificado de habilitação técnica e de capacitação física automaticamente, sendo desnecessária a comprovação de escolaridade.

Parágrafo Único. Para prova do exercício da atividade, poderá ser apresentado o registro de trabalho ou certificado de habilitação técnica atual.

Art. 12. Os diplomas conferidos aos controladores de tráfego aéreo, formados anteriormente à aprovação desta Lei, continuarão válidos, não necessitando de nenhuma complementação, com as mesmas prerrogativas e direitos iguais aos dos diplomados na vigência da nova sistemática legal.

CAPÍTULO III

Do regime de Trabalho

SEÇÃO I

Da escala de serviço

Art. 13. A determinação para a prestação de serviços dos controladores de tráfego aéreo, respeitado os períodos de folga e repouso regulamentares, será feita:

I. Por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;

II. Por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 3 (três) dias para escala semanal e 7 (sete) dias para escala mensal.

Art. 14. A escala deverá observar, como princípio, a utilização do Controlador de Tráfego aéreo em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

Art. 15. O numero mínimo de controladores de tráfego aéreo por turno, em cada órgão operacional, será definido por instrução do Comando de Aeronáutica.

SEÇÃO II

Da jornada de Trabalho

Art. 16. Turno é a jornada de trabalho do Controlador de Tráfego Aéreo, contado a partir da hora de apresentação no local de trabalho até a hora em que o mesmo é encerrado.

Art. 17. O turno será considerado encerrado imediatamente após ocorrer a rendição da posição pelo Controlador de Tráfego Aéreo da turma subsequente no rodízio.

Art. 18. Jornada é o somatório das horas de turno trabalhadas durante o mês ou semana.

Art. 19. A jornada de trabalho do Controlador de Tráfego Aéreo não excederá a 40 (quarenta) horas semanais ou 160 (cento e sessenta) horas mensais.

§ 1º. Nos turnos de 06 (seis) horas, será obrigatória a concessão de um descanso de, no mínimo, 30 (trinta) minutos, em, pelo menos, 02 (dois) intervalos.

§ 2º. Nos turnos de serviço de 08 (oito) horas, será obrigatória a concessão de um descanso de, no mínimo, 01 (uma) hora, em, pelo menos, 02 (dois) intervalos.

§ 3º. O trabalho será executado por turnos de serviço, com revezamento ininterrupto de equipes, podendo haver, no máximo, um turno contínuo de 12 (doze) horas por semana, sempre no período noturno.

Art. 20. O Controlador de Tráfego Aéreo poderá trabalhar, no máximo, 12 (doze) horas extras por mês.

Art. 21. Nos órgãos onde se fizer necessário “briefing” operacional, antes ou após o turno de serviço, o mesmo será computado como hora extra, resguardando-se o disposto no artigo anterior.

Art. 22. Quando necessário, por motivo de imperiosa necessidade, o empregador poderá exigir que o Controlador de Tráfego Aéreo prorrogue o turno de serviço.

§ 1º. Essa prorrogação não poderá exceder a 50% (cinquenta por cento) das horas trabalhadas no turno anterior.

§ 2º. As horas de prorrogação aludidas no presente artigo serão computadas como horas extras ou compensadas em outro turno de serviço, à escolha do Controlador de Tráfego Aéreo.

Art. 23. É permitido ao Controlador de Tráfego Aéreo, efetuar trocas de serviço com outro Controlador de Tráfego Aéreo de igual habilitação técnica e mesmo órgão operacional, respeitados os limites legais máximos pertinentes à jornada de trabalho da categoria.

SEÇÃO III

Dos períodos de folga e repouso

Art. 24. Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após um turno de serviço, em que o Controlador de Tráfego Aéreo fica desobrigado da prestação de qualquer tipo de serviço.

Parágrafo único. O período de repouso a que se refere este artigo é o de tempo não inferior a 12 (doze) horas entre um turno de serviço e outro.

Art. 25. Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, em que o controlador, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com o seu trabalho.

§ 1º. Para efeito de folga, o cômputo das horas será iniciado logo após o término do turno de serviço

§ 2º. Os turnos de serviço noturno, ou mistos (diurno e noturno), com duração de 08 (oito) horas ou mais, serão seguidos de um repouso e uma folga.

CAPÍTULO IV

Da Carreira

Art. 26. Após concluir e aprovar-se no curso de formação de controle de tráfego aéreo, o controlador iniciará sua carreira em Torre de Controle (TWR) ou de acordo com as necessidades operacionais do seu Empregador.

§ 1º. O período de estágio a que se refere o presente artigo será de 06 (seis) meses, no mínimo.

§ 2º. Tendo sido aprovado em estágio prático, o Controlador de Tráfego Aéreo receberá sua licença e o certificado de habilitação técnica.

§ 3º Os requisitos exigidos para concessão do certificado de habilitação técnica serão definidos pelo Comando da Aeronáutica, de acordo com o Anexo I da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional).

§ 4º. Após 05 (cinco) anos em pleno exercício de função em órgão operacional, o Controlador de Tráfego Aéreo poderá ser designado para Supervisor daquele órgão.

§ 5º. Os critérios de escolha para o cargo de supervisor de órgão operacional obedecerão a seguinte ordem: eficiência técnica operacional, liderança, tempo de serviço, maior idade, entre outros.

§ 6º. Após um período mínimo de 03 (três) anos na função de Controlador de Torre de Controle, independentemente de ter ocupado cargo de supervisão, o Controlador de Tráfego Aéreo, poderá solicitar transferência para Controle de Aproximação (APP) ou Centro de Controle de Área (ACC).

Art. 27. Após ter concluído com aproveitamento os cursos teóricos de habilitação em APP ou ACC, o Controlador de Tráfego Aéreo fará um

estágio prático num órgão de controle de tráfego aéreo (APP ou ACC), conforme o caso, ao fim do qual, se aprovado, receberá o certificado de habilitação técnica em APP ou ACC.

§ 1º. O estágio prático a que se refere o presente artigo será de 6 (seis) meses, no mínimo.

§ 2º. Os requisitos exigidos para a concessão do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) serão estabelecidos pelo Comando da Aeronáutica de acordo com o Anexo 1 da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional).

Art. 28. Os cargos de Supervisor de equipe de APP, ACC ou TWR só poderão ser ocupados por Controlador de Tráfego Aéreo, que possua, no mínimo, 03 (três) anos de exercício pleno na função de controle de tráfego aéreo.

§ 1º. Os critérios de escolha para os cargos de Instrutor e Supervisor observarão: eficiência técnico operacional, liderança, antigüidade e maior idade, dentre outros.

CAPÍTULO V

Das credenciais

Art. 29. É considerado Controlador de Tráfego Aéreo (CTA) habilitado, todo aquele que concluiu o curso de formação de CTA e seja titular de licença e certificado válido de habilitação para a prestação dos serviços de controle de tráfego aéreo.

Parágrafo único. Não serão considerados controladores de tráfego aéreo e portanto não poderão receber a licença ou certificado de habilitação, nem gozar dos direitos, benefícios e vantagens desta Lei, aqueles que, formados, não tenham cumprido todas as condições e exigências especificadas nesta Lei.

CAPÍTULO VI

Da representatividade

Art. 30. O órgão representativo dos Controladores de Tráfego Aéreo é a FEBRACTA – Federação das Associações dos Controladores de Tráfego Aéreo do Brasil.

Art. 31. Qualquer acordo ou cláusula nos contratos coletivos de trabalho não previstos nesta Lei, será objeto de acordo mútuo entre a FEBRACTA e o empregador.

Art. 32. O Ministério do Trabalho e Emprego, a FEBRACTA, O SNTPV - Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção ao Vôo, e o Comando da Aeronáutica serão responsáveis pelo cumprimento desta Lei.

Art. 33. Os Controladores de Tráfego Aéreo, que prestam serviços em plataformas de petróleo, além de perceberem os benefícios contidos nesta Lei, deverão ser enquadrados na atividade de apoio à prospecção marítima, e, como os petroleiros, serão beneficiários de todas as vantagens respectivas, além dos benefícios previstos nesta Lei.

CAPÍTULO VII

Das Concessões

Art. 34. As peças de vestuário e respectivos equipamentos individuais de proteção, quando exigidos pelas autoridades competentes, serão fornecidos pela empresa, sem ônus para o Controlador de Tráfego Aéreo (CTA)

Art. 35. Ao Controlador de Tráfego Aéreo, em serviço fora da base contratual, a empresa deverá assegurar-lhe assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea de retorno à base ou local de tratamento.

Art. 36. As férias anuais do Controlador de Tráfego Aéreo serão de 30 (trinta) dias, no mínimo.

Art. 37. A concessão de férias será comunicada ao Controlador de Tráfego Aéreo por escrito, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo o empregado assinar a respectiva notificação.

Art. 38. Os controladores de tráfego aéreo, quando em viagem a serviço ou em vôo de instrução, serão obrigatoriamente segurados contra acidentes, na mesma base do seguro de passageiros.

Art. 39. É assegurado ao Controlador de Tráfego Aéreo, pelo empregador, alimentação no seu local de trabalho.

CAPITULO VIII

Das transferências

Art. 40. Para efeito de transferência, permanente ou transitória, considera-se base do Controlador de Tráfego Aéreo a localidade para onde ele foi designado para prestar serviços após conclusão do curso de formação, ou local onde tenha sido admitido.

Parágrafo único. Os critérios para colocação dos controladores de tráfego aéreo nos locais base serão:

- I. Classificação final no curso de formação;
- II. Classificação no concurso de admissão.

Art. 41. É facultado ao empregador designar o Controlador de Tráfego Aéreo para prestar serviço fora do seu local base, em caráter permanente ou transitório.

§ 1º. Entende-se como:

I. Transferência transitória ou provisória, o deslocamento do Controlador de Tráfego Aéreo de sua base, por um período de até 90 (noventa) dias para prestação de serviços temporários, sem mudança de domicílio, à qual retorna tão logo cesse a incumbência que lhe foi cometida.

II. Transferência permanente ou definitiva, o deslocamento do controlador de tráfego aéreo de sua base por um período superior a 90 (noventa) dias.

§ 2º. O prazo fixado neste artigo, para efeito de transferência a título transitório, poderá ser dilatado mediante acordo.

§ 3º. É assegurado ao Controlador de Tráfego Aéreo, em serviço fora da sua base, a gratuidade de sua viagem de ida e volta e de transporte de sua bagagem.

§ 4°. Enquanto perdurar a transferência provisória, o empregador é ainda obrigado a pagar diárias compatíveis com os respectivos níveis salariais.

§ 5°. A diária a que se refere o presente artigo, nunca será inferior a um dia do salário-referência (salário base) do Controlador de Tráfego Aéreo na sua base de origem.

§ 6°. No caso de o empregador ceder alimentação e estadia, poderá abater até 40% (quarenta por cento) das diárias devidas, arbitradas em 20% (vinte por cento).

§ 7°. Nas transferências a título transitório, para locais onde seja possível, nas folgas, o Controlador de Tráfego Aéreo poderá rever seu domicílio, sem prejuízo do serviço, ficando o empregador obrigado a ceder, pelo menos, uma passagem a cada 30 (trinta) dias para que o mesmo possa visitar sua família.

§ 8°. Quando de regresso à base, após transferência transitória, o Controlador de Tráfego Aéreo terá direito a uma licença remunerada de 01 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base, a qual não poderá coincidir com sábado, domingo ou feriado.

Art. 41. Na transferência por período superior a 90 (noventa) dias, considerada em caráter permanente, será assegurada ao controlador de tráfego aéreo a gratuidade de sua viagem, dos que vivem sob sua dependência econômica e respectivos pertences.

§ 1°. Na transferência permanente do interesse do empregador, fica assegurada ao controlador de tráfego aéreo transferido a incorporação definitiva ao salário de um percentual igual a 25 % (vinte e cinco por cento) do total remuneratório.

§ 2°. Na transferência permanente será também assegurada ao Controlador de Tráfego Aéreo, pelo empregador, uma ajuda de custo para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a 02 (duas) vezes o valor do salário do controlador transferido.

§ 3º. Terá também direito a uma dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 08 (oito) dias, a ser fixada por sua opção, com aviso prévio de 05 (cinco) dias úteis à empresa, dentro de 30 (trinta) dias seguintes a sua chegada a nova base.

Art. 42. Na forma que dispuser o regulamento desta Lei, poderá ser a transferência transitória transformada em transferência permanente.

Art. 43. Ao Controlador de Tráfego Aéreo transferido, fica assegurado, por 90 (noventa) dias, o direito de seu retorno e de sua família ao local anterior ou a base de origem, quando dispensado sem justa causa.

Art. 44. Quando das transferências, o Controlador de Tráfego Aéreo deverá ser avisado com antecedência de :

- I. 15 (quinze) dias, no caso de transferência transitória;
- II. 60 (sessenta) dias, no caso de transferência permanente.

CAPÍTULO IX

Da remuneração

Art. 45. Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do Controlador de Tráfego Aéreo corresponderá à soma das quantias referentes ao salário, gratificações, adicionais, horas extras, e demais vantagens, por ele percebida do empregador.

Art. 46. Os Controladores de Tráfego Aéreo, além das gratificações e vantagens que tenham sido concedidas através de Lei, Decreto-Lei, negociação coletiva de trabalho, ajudas tácitas, ou por livre iniciativa do empregador, terão direito as seguintes gratificações:

- a. Gratificação de função.
- b. Gratificação de localidade.

§ 1º. São gratificações de função:

- a. Operador de APP ou ACC sem radar;

- b. Operador radar;
- c. Supervisor de TWR;
- d. Supervisor de equipe do ACC ou APP;
- e. Chefe do órgão;
- f. Gerente de Navegação.

§ 2º. As gratificações não serão acumulativas.

§ 3º. Os supervisores substituídos, subchefes e gerentes farão jus a uma gratificação inferior a dos titulares em 5% (cinco por cento).

§ 4º. A gratificação por localidade será paga a todos os Controladores de Tráfego Aéreo, de acordo com a localidade ou órgão onde estiverem lotados, assim classificados:

- a. Classe 'A' - 30% (trinta por cento);
- b. Classe 'B' - 20% (vinte por cento);
- c. Classe 'C' - 10% (dez por cento).

§ 5º. A classificação das localidades deverá ser estabelecida pelo órgão competente, segundo as normas vigentes.

Art. 47. As gratificações, vantagens e adicionais incidirão sobre o salário referência do Controlador de Tráfego Aéreo.

Art. 48. As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

CAPÍTULO X

Da aposentadoria

Art. 49. A aposentadoria dos Controladores de Tráfego Aéreo dar-se-á sempre com proventos integrais, aos 30 (trinta) anos de tempo de serviço ou aos 60 (sessenta) de idade.

Art. 50. Quando da passagem para a inatividade, as gratificações até então percebidas continuarão a ser pagas.

Art. 51. O Controlador de Tráfego Aéreo, que for afastado do serviço por problemas médicos advindos do desempenho da atividade, não perderá o direito às gratificações até então percebidas.

CAPÍTULO XI

Das disposições finais

Art. 52. Só poderão exercer a profissão de Controlador de Tráfego Aéreo e ocupar os cargos de supervisão e chefia nos órgãos do SISCEAB, aqui definidos, aqueles que estejam habilitados de acordo com a presente Lei.

Art. 53. Além dos casos previstos nesta Lei, os direitos, vantagens e deveres do Controlador de Tráfego Aéreo são os definidos na legislação, contratos e negociações coletivas.

Art. 54. As especificações de cargos e funções a que se refere a presente Lei poderão ser objeto de atualização, em decorrência de possíveis alterações no conteúdo ocupacional da classe, cabendo tanto a FEBRACTA, SNTPV ou Ministério responsável, tomar a iniciativa de propor as alterações.

Parágrafo Único. As alterações aludidas neste artigo serão, obrigatoriamente, objeto de acordo mútuo.

Art. 55. Os Controladores de Tráfego Aéreo participarão das comissões de investigação de acidentes aeronáuticos com representantes nomeados pela FEBRACTA ou SNTPV, sempre que essas entidades representativas assim quiserem, zelando pelos interesses de seus filiados em tudo que for possível.

Art. 56. Esta Lei ampara todos os controladores de tráfego aéreo em operação em solo nacional, sejam DACTAS, controladores de tráfego aéreo da INFRAERO, do Comando da Marinha, do Comando do Exército ou de empresas civis ligadas direta ou indiretamente às atividades de navegação aérea.

Art. 57. Os infratores desta Lei submetem-se às penalidades estabelecidas pelas autoridades competentes, de acordo com a legislação vigente.

Art. 58. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A iniciativa que ora reapresentamos foi originalmente proposta pelo Senador Nelson Carneiro, em 1986 (PLS n.º 186), preocupado em regulamentar tão importante atividade profissional – Controladores de Tráfego Aéreo, cujo mister envolve cuidados técnicos específicos, sem os quais há grande possibilidade de colocação em risco da segurança dos vôos e, por consequência, da vida dos que se utilizam de aeronaves para se locomoverem. O Parlamentar de saudosa memória parecia antever os males pelos quais passaríamos hoje vinte e um anos após.

Pela atualidade dos argumentos, reproduzimos a maior parte da justificativa ao Projeto de Lei do Senado n.º 188, de 1986:

“Não há menor possibilidade de haver tráfego aéreo sem a presença do Controlador de Tráfego Aéreo, que é o profissional habilitado, dotado de conhecimento e treinamentos específicos para prover um seguro e rápido fluxo de tráfego aéreo, além de acionar e auxiliar o serviço de busca e salvamento.

Embora a profissão de controlador de tráfego aéreo (CTA) exista no Brasil há mais de 60 (sessenta) anos, remontando aos primórdios da aviação civil, inexistente uma regulamentação própria, que é cercada de nuances específicas e para a qual não se conhece parâmetros de comparação. Em virtude da inexistência dessa regulamentação, vem ocorrendo diversos fatos desagradáveis ao longo de todo esse tempo, mas que agora estão tomando proporções que certamente irão comprometer o Brasil e a comunidade aeronáutica em particular.

Esta regulamentação visa melhorar as relações entre controladores e empregadores em geral, já que existe um conflito que se arrasta há algumas décadas; e dar tranquilidade a esses profissionais que estão insatisfeitos e revoltados com os atos de arbitrariedade cometidos contra a classe, e oprimidos pelas leis de

exceção e desordem legislativa a que estão sujeitos, fruto dos anos de autoritarismo.

É mister que se aprove o mais rápido possível essa regulamentação, a fim de evitar diversos problemas que ocorrem hoje e que comprometem a segurança e o transporte aéreo.

O controlador de Tráfego Aéreo – “Notáveis anônimos, “Valiosos heróis do espaço que não saem da terra”, “Anjos da guarda de milhares de vidas e equipamentos caríssimos e valiosíssimos equipamentos que ocupam os céus do Brasil.

Eles comandam o tráfego de aviões do porte de um B 747 (Jumbo) B 777, B 767, A 340 (Airbus), A 320, jatos executivos moderníssimos, caças da Força Aérea, além de milhares de aeronaves de pequenos porte. Estão intimamente ligados a segurança de vôo, desde o momento em que o piloto preenche o plano de vôo na sala de tráfego do aeroporto de partida até o momento em que a aeronave pousa em segurança no aeroporto de destino.

“O atual estágio da aviação civil mundial tem exigido avançados recursos tecnológicos e pessoal altamente qualificado para controle e segurança de vôo das aeronaves que trafegam pelo espaço aéreo.

O desenvolvimento tecnológico desse setor tem sido espetacular, com a implantação de sistema de radares, computadores, rede de telecomunicações e toda sorte de equipamentos sofisticados, que permitem aos centros de controle de tráfego aéreo uma eficaz e confiável coordenação de vôo.

Entretanto, a operacionalidade do sistema só é possível mediante atuação de elemento humano, a inteligência que percebe, analisa, decide e determina os procedimentos a serem realizados pelas tripulações de vôo. É o Controlador de Tráfego Aéreo.

Este homem, como profissional, não é bem conhecido, a não ser nos meios aeronáuticos, que estejam diretamente ligados ao controle de tráfego aéreo. Ele trabalha em ambiente isolado, resguardado de interferências estranhas ao serviço e comunica-se

exclusivamente com as tripulações de aeronaves e nunca permanece aos olhos do público que voa.

O Controlador de Tráfego Aéreo é um técnico altamente especializado, possuidor de raciocínio lógico e ágil, visão e audição perfeitos, ótima dicção, capaz de falar sem erros de pronúncia o português e principalmente o inglês. Sua formação profissional compreende três ciclos de estudos em matérias específicas tais como: técnicas de voz, direito aeronáutico, navegação aérea, busca e salvamento, aerodinâmica, eletrônica, telecomunicações, fraseologia padrão internacional, operação radar, reconhecimento de aeronaves, meteorologia, informações aeronáuticas, regras e regulamentos do ar. Somam-se ainda estágios de adaptação e familiarização no serviço nunca inferior a 1 (um) ano.

Seus serviços são permanentes e ininterruptos, exigem atenção constante e não podem ser adiados, transferidos ou cancelados. São executados 24 (vinte e quatro) horas por dia, 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias ao ano, com o mesmo grau de eficiência operacional, tanto no horário do 'rush' como às três horas da madrugada, de um domingo, por exemplo.

Durante certos períodos, o serviço de controle de tráfego aéreo é difícil e complexo: na medida em que o volume de tráfego de aeronaves se aproxima da capacidade pico do espaço aéreo controlado. Com diferentes velocidades horizontais e verticais, diversas aeronaves chegando e saindo de um ou mais aeroportos, em dias de má visibilidade, o Controlador de Tráfego Aéreo tem de avaliar todos os dados em face das normas e procedimentos existentes e orientar cada uma das aeronaves de modo a evitar colisões, aliviar o congestionamento e permitir de maneira segura o deslocamento para os diversos destinos.

As aeronaves não param no ar para esperar. O controlador toma iniciativa de propor aos pilotos os procedimentos necessários. Decide e age em segundos, desenvolvendo um esforço mental intenso e assumindo responsabilidade imensurável.

A aeronave no ar é sempre um problema para o controlador. Servir da melhor forma possível é a sua preocupação maior, o seu corpo e sua mente estão sempre alertas para a proteção ao vôo; as aeronaves estão no ar e precisam de orientação segura para pousarem.

Esses anjos da guarda também são serem humanos, e como tais têm suas necessidades e, apesar da alta responsabilidade que têm nas mãos e na mente, são alvo de inúmeras injustiças, razão pela qual depositam nesta regulamentação da profissão, todas as suas esperanças.

DOENÇAS PROFISSIONAIS

(Fadiga, Stress)

A profissão de Controlador de Tráfego Aéreo é internacionalmente reconhecida como de fundamental importância para o seguro fluxo de tráfego aéreo e conseqüentemente para o desenvolvimento de uma Nação, bem como também é reconhecida como uma das profissões mais estressantes devido ao envolvimento com grande responsabilidade de atuação e decisão, as rotinas complexas e o auxílio e acompanhamento nas situações de emergência.

A Maharish European Research University realizou, em outubro de 1998, na cidade suíça de Seelisberg, um congresso intitulado “Aviation Pilot Training and Air Traffic Control – International Conference”, quando foi apresentado, por Mr. Bem Pirard, um trabalho que retrata o perfil psicossomático do Controlador de Tráfego Aéreo, definindo a profissão como altamente estressante. Segundo a revista ‘Contato’, de nove de julho de 1979, uma pesquisa realizada no aeroporto americano de O’Hare (Chicago), revelou que o Controlador de Tráfego Aéreo possui, no plasma, uma quantidade de fosfolípidos (partículas gordurosas que aumentam em proporção ao estresse causado pelo trabalho e meio ambiente) bem acima da média. A grande maioria deles apresentou uma taxa maior que a de pilotos que estiveram em combate no Vietnã.

Exames radiográficos demonstraram que entre 111 (cento e onze) controladores de Chicago, 36 (trinta e seis) deles possuíam fortes indícios de úlcera estomacal e que outros 50 (cinquenta) apresentaram sintomas iniciais da doença. A incidência de úlcera estomacal é duas vezes maior nos Controladores em relação aos pilotos. Ainda mais alarmante é a hipertensão, que atinge os Controladores numa proporção quatro vezes superior em relação aos pilotos. Em suma, o Controlador, agindo sempre sob o estigma ‘não poder falhar’, adquire, além de uma tensão emocional permanente, problemas oftalmológicos,

gastrintestinais, dermatológicos, neurológicos, psicológicos, cardiovasculares, que formam um quadro bem claro de 'stress'.

Em 1972, a Universidade de Boston realizou estudos que apontaram resultados semelhantes aos do Dr. Richard Grayson, que examinou os Controladores de Chicago. Em março de 1983, à ordem do Meritíssimo Dr. José Alves de Lima, Juiz Federal da 3ª Vara, 1ª Região, Seção do Distrito Federal, o Dr. Waldomiro Costa Nunes (Médico do Trabalho, CRM 657- DF) emitiu parecer médico sobre as condições de trabalho do Controlador de Tráfego Aéreo, do qual extraímos o seguinte trecho: "Como é notório, os Controladores de Tráfego Aéreo são responsáveis pela segurança das aeronaves, desde a sua preparação para a decolagem, até o pouso no aeródromo de destino.

Os riscos profissionais dessa categoria de trabalhadores vem sendo, de há muito reconhecidos e analisados em todos os países. Estudos importantes foram realizados nos Estados Unidos da América, na França, na Alemanha e na Suíça, definindo os riscos a que estão sujeitos.

Há um consenso entre os cientistas, higienistas, fisiologistas, ergonomistas, médicos, psicólogos, psiquiatras, de que os principais fatores de risco da profissão podem ser assim enumerados:

1 – **'STRESS'** – Tensões impostas ao organismo, de que resultam distúrbios no seu equilíbrio, em várias áreas. Essas tensões podem ser de natureza somática ou psíquica e abrangem infecções, lesões, dor, tensão emocional, ruído, ansiedade, isolamento. A ansiedade encontra-se invariavelmente associada a expressões faciais e gestos, assim como a sintomas de estimulação adrenérgica excessiva.

A 'constante' na profissão de Controlador de Tráfego Aéreo é a sobrecarga emocional – 'não poder falhar'. Daí decorre, em maior ou menor grau, uma série de distúrbios nervosos (distonia neurovegetativa), taquicardia, hipertensão arterial, dispepsia, úlcera péptica, anorexia etc.

2 – **Fadiga física** (muscular) – Originada pela deambulação, pela comunicação vocal intensa, simultaneamente com a movimentação dos membros superiores (braços, antebraços e mãos) no manejo dos equipamentos.

3 – Fadiga mental – Devido à atenção, altamente concentrada nas operações que realiza e nas solicitações a que está sujeito, em razão do próprio trabalho: estímulos visuais, auditivos, escrita e locução.

4 – Aspecto ergonômico – Entendendo-se como ergonomia a adaptação do trabalho ao homem, visando a melhores condições para desempenhá-lo e propiciando bem estar e conforto na realização de tarefas. Ora, a multiplicidade de movimentos e de operações, além dos estímulos físicos já citados, no controle do tráfego aéreo, através dos equipamentos, exigem considerações de ordem ergonômica na atividade em exame.

5 – Má iluminação – Em função de assegurar melhor visualização dos sinais luminosos nos ‘scopes’, para um controle seguro das aeronaves, o salão principal se mantém em baixa intensidade luminosa, isto é, em penumbra. Assim, estabelece-se um contraste luminoso, entre as telas de radar e o ambiente, o que provoca fadiga visual devido à astenopia do músculo ciliar, no seu esforço de contração freqüente da pupila.

Por outro lado, o trabalho em locais com iluminação deficiente é reconhecidamente prejudicial ao órgão de visão, provocando lacrimejamento, irritação ocular, conjuntivite etc. Esse fato é conhecido pelas autoridades médicas e pela legislação de vários países, quando define níveis mínimos de iluminação a serem adotados pelos mesmos.

Finalizando, lembramos que após o acidente com o Boeing 707, cargueiro da Lufthansa (26jul1979) no Rio de Janeiro, por sinal, até agora o único acidente no Brasil em que houve falha do Controlador, as autoridades aeronáuticas afirmaram que haveria mudanças para minimizar as falhas humanas, porém ocorreu exatamente o inverso e a situação tem piorado freqüentemente com o aumento constante do número de aeronaves que cruzam os nossos céus diariamente e as constantes panes nos equipamentos de terra, obrigando aos Controladores de Tráfego Aéreo a uma intensa sobrecarga de serviço.”

Hoje, um dos maiores e piores problemas que ocorre é sem dúvida a falta de reconhecimento da profissão. Em todo o Brasil, Controladores de Tráfego Aéreo estão trabalhando totalmente

desmotivados. Os salários são aviltantes, falta assistência médica satisfatória, bem como segurança para os familiares, faltam regras claras quanto ao correto exercício profissional.

Os Controladores de Tráfego Aéreo são diretamente responsáveis pelas vidas que estão a bordo de aeronaves super velozes, que cruzam os céus do País. São empresários, políticos, médicos e profissionais de todos os tipos.

Esses profissionais têm em suas mãos a responsabilidade de transportar essas pessoas sãs e salvas até seus destinos. Importação e exportação de mercadorias, extremamente necessárias para o desenvolvimento da Nação passam pelo controle dessa laboriosa categoria profissional. Um erro e pronto, está tudo acabado e ainda assim os burocratas do Governo os tratam com total desprezo, há anos eles estão tentando reconhecer a sua profissão e não têm obtido êxito.

Profissões que não tem tanta responsabilidade em suas mãos já foram reconhecidas. O maior entrave provém do Comando da Aeronáutica, que num pensamento arcaico e autoritário trava todas as tentativas de reconhecimento da profissão, temendo, talvez, uma evasão de seus técnicos para a iniciativa privada.

Por mais moderna que seja a aeronave, por melhor que esteja um aeroporto aparelhado para realização de aproximações por instrumento, sem o Controlador de Tráfego Aéreo nada funciona. Pensem num terminal congestionado, o de São Paulo, por exemplo, às vinte horas, de uma sexta-feira, as aeronaves chegando para pouso e o rádio totalmente mudo - seria o caos!

Nos países de primeiro mundo, a profissão de Controlador de Tráfego Aéreo é reconhecida e rigorosamente fiscalizada. Há legislação específica, com carga horária, plano de saúde, aposentadoria e salários dignos. A situação brasileira não permite que os Controladores de Tráfego Aéreo recebam um salário igual aos americanos, canadenses ou do europeus, mais é inafastável estabelecer uma remuneração digna.

Devido à relevância social da matéria, espero contar com o necessário apoio de meus Ilustres Pares, no sentido de aperfeiçoas

este projeto de lei e transformá-lo em norma jurídica, o que certamente contribuirá para que os vôos nacionais fiquem mais seguros e fiscalizados.”

Vivemos hoje, em nosso país, um verdadeiro caos nos aeroportos, os vôos com atrasos viraram rotina, o desrespeito aos cidadãos parece ser a marca da gestão dos órgãos públicos responsáveis pelo tráfego aéreo em território nacional. Não podemos mais assistir passivamente à desordem instalada, razão pela qual estamos apresentando esta proposição legislativa para ser submetida à consideração das duas Casas do Congresso Nacional, corroborando para ampliar o debate sobre essa questão tão crucial.

Pelas razões sociais que permeiam este projeto de lei, pelos seus fundamentos jurídicos, esperamos contar com o necessário apoio de nossos ilustres Pares para transformá-lo em norma jurídica, viabilizando uma readequação do exercício profissional das atividades relacionadas ao controle de vôo.

Sala das Sessões, em 16 de maio de 2007.

Deputado CELSO RUSSOMANNO

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

I - RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei da lavra do nobre Deputado CELSO RUSSOMANNO que tem por objetivo, nos termos da própria ementa, regulamentar a profissão de Controlador de Tráfego Aéreo.

O autor, em síntese, apresenta dispositivos que tratam das atribuições dos controladores de vôo, da formação desses profissionais, do seu regime de trabalho, da carreira, do credenciamento, do órgão representativo, das concessões de direitos, das transferências, da remuneração e da aposentadoria, entre outras disposições.

Na sua justificção, o autor diz recuperar proposta original do Senador Nelson Carneiro, em 1986 (PLS nº 186), reproduzindo, inclusive, parte da justificativa do projeto de lei então apresentado e destacando que “Não há menor possibilidade de haver tráfego aéreo sem a presença do Controlador de Tráfego Aéreo, que é o profissional habilitado, dotado de conhecimento e treinamentos específicos para prover um seguro e rápido fluxo de tráfego aéreo, além de acionar e auxiliar o serviço de busca e salvamento.”

Argumenta, ainda, que a profissão existe no Brasil há mais de 60 anos sem ter uma regulamentação própria; o que tem acarretado fatos desagradáveis ao longo do tempo, que poderão comprometer o Brasil e a comunidade aeronáutica.

Diz que a regulamentação visa a “melhorar as relações entre controladores e empregadores em geral, já que existe um conflito que se arrasta há algumas décadas; e dar tranquilidade a esses profissionais que estão insatisfeitos e revoltados com os atos de arbitrariedade cometidos contra a classe, e oprimidos pelas leis de exceção e desordem legislativa a que estão sujeitos, fruto dos anos de autoritarismo.”

Na sua justificação, aborda, ainda, as condições de trabalho e as doenças profissionais a que estão sujeitos os controladores de tráfego aéreo.

Apresentada em 16 de maio de 2007, a proposição foi distribuída, no dia 24 do mesmo mês, à apreciação da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), da Comissão de Viação e Transportes (CVT), da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do que dispõem os art. 24, inciso II, e 54, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Encerrado o prazo para emendas ao projeto, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Na forma do disposto no Regimento Interno desta Casa (art. 32, XV, f, g, e i), é da alçada desta Comissão Permanente a análise de matérias relativas à política de defesa nacional, às Forças Armadas e Auxiliares, à administração pública militar, ao serviço militar, ao direito militar e legislação de defesa nacional; todos campos temáticos ou áreas de atividades diretamente correlacionados ao objeto do projeto de lei em questão.

Analisando-se a proposição, verifica-se indiscutível e irrefutável mérito pelos fins colimados. Todavia, há nela aspectos que devem servir a uma melhor ponderação de todos nós, legisladores.

De imediato, a proposição vai em tal grau de minudência que, em nosso ponto de vista, foge daquele grau de generalidade e abstração que deve, em mais alto grau, ser próprio de uma lei. O detalhamento é de tal monta que foge da esfera normal do legislador e termina por invadir o campo discricionário que é normalmente reservado à Administração Pública, onde normas menores têm lugar, disciplinando a aplicação da lei aos casos concretos.

Há que se lembrar, ainda, que, quanto mais detalhada uma lei, mais engessada ela fica e menos adaptável a mudanças que, hoje em dia, são céleres no mundo contemporâneo.

No proposição em tela, entre esses dispositivos de excessiva minudência há aqueles que tratam, no patamar de lei, de detalhes de procedimentos operacionais; o que já é feito por normas contidas em documentos como o MMA 100-31 – Manual do Controlador de Tráfego Aéreo e a ICA 100-12 – Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo, regulando as atribuições desses profissionais nesse nível.

Sob outra ótica, o projeto de lei é todo redigido como se estivesse a tratar de relações trabalhistas entre empregado e empregadores sujeitos à legislação trabalhista ordinária, mas, em determinado dispositivo, diz que a Lei proposta amparará “todos os controladores de tráfego aéreo em operação em solo nacional, sejam DACTAS, controladores de tráfego aéreo da INFRAERO, do Comando da Marinha, do Comando do Exército ou de empresas civis ligadas direta ou indiretamente às atividades de navegação aérea.”

Ora, isso é evidente absurdo. Não se pode, através de lei, querer tirar da égide do Estatuto dos Militares (Lei nº 6.880, de 09 de dezembro de 1980) os controladores que lá servem, sujeitos a normas com especificidades próprias da profissão militar.

Essa especificidade já é dada pela Constituição Federal:

art. 142. (...)

(...)

§ 3º Os membros das Forças Armadas são denominados militares, aplicando-se-lhes, além das que vierem a ser fixadas em lei, as seguintes disposições:

(...)

IV - ao militar são proibidas a sindicalização e a greve;

(...)

X - a lei disporá sobre o ingresso nas Forças Armadas, os limites de idade, a estabilidade e outras condições de transferência do militar para a inatividade, os direitos, os deveres, a remuneração, as prerrogativas e outras situações especiais dos militares, consideradas as peculiaridades de suas atividades, inclusive aquelas cumpridas por força de compromissos internacionais e de guerra.

Sobre isso, o Estatuto dos Militares ainda prescreve:

Art.3º - Os membros das Forças Armadas, em razão de sua destinação constitucional, formam uma categoria especial de servidores da Pátria e são denominados militares.

(...)

Art.5º - A carreira militar é caracterizada por atividade continuada e inteiramente devotada às finalidades precípua das Forças Armadas, denominada atividade militar.

(...)

Art.7º - A condição jurídica dos militares é definida pelos dispositivos da Constituição que lhes sejam aplicáveis, por este Estatuto e pela legislação, que lhes outorgam direitos e prerrogativas e lhes impõem deveres e obrigações.

Não bastasse as especificidades da profissão militar, a própria Carta Magna ainda estabelece que é da competência privativa do Presidente da República as leis que disponham sobre “militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva.” (CF, art. 61, § 1º, II, “f”).

Mesmo que o projeto de lei enxergasse apenas os controladores civis, ele continuaria a pecar por inconstitucionalidade quanto à sua propositura, porque, por analogia, a Constituição Federal também estabelece ser da competência privativa do Presidente da República as leis que disponham sobre “servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria,” (CF, art. 61, § 1º, II, “c”). Por tudo isso, só restariam ao alcance do projeto de lei em pauta os controladores submetidos ao regime celetista.

Portanto, só pelos elementos aqui tratados, fica evidente que não há como fazer prosperar com o projeto de lei em consideração, sendo, em consequência, perfeitamente dispensável traçar outras considerações sobre o mesmo.

Do exposto, votamos pela **rejeição do Projeto de Lei nº 1.093/07.**

Sala da Comissão, em de outubro de 2008.

Deputado RAUL JUNGMAN
relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.093/2007, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Raul Jungmann.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marcondes Gadelha - Presidente, Takayama e Íris de Araújo - Vice-Presidentes, Aldo Rebelo, Átila Lins, Claudio Cajado, Edio Lopes, Eduardo Lopes, Francisco Rodrigues, João Almeida, Nilson Mourão, Pedro Valadares, Professor Ruy Pauletti, Raul Jungmann, Renato Amary, Sebastião Madeira, Arnaldo Madeira, Leonardo Monteiro, Luiz Carlos Hauly, Marcelo Itagiba e William Woo.

Plenário Franco Montoro, em 29 de outubro de 2008.

Deputado MARCONDES GADELHA
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Sob análise desta Comissão, encontra-se o Projeto de Lei nº 1.093, de 2007, proposto pelo Deputado Celso Russomanno. Trata-se de iniciativa que regulamenta a profissão de controlador de tráfego aéreo.

A proposição começa caracterizando, em linhas gerais, a profissão de controlador de tráfego aéreo, para, em seguida, relacionar os locais em que a profissão pode ser exercida, a saber: (i) torre de controle, (ii) controle de aproximação, (iii) centro de controle de área e (iv) outros, conforme se faça necessário. Uma vez relacionados os locais de exercício profissional, passa-se a especificar as atividades que o controlador de vôo deve desenvolver em cada um deles. Logo a seguir, o projeto trata da habilitação profissional, para depois cuidar do regime de trabalho, compreendendo aspectos tais como a jornada de trabalho, os períodos de folga e de repouso e a forma de evolução na carreira. Concluídas essas disposições, cuida-se de definir o órgão responsável por representar a categoria profissional, assim como de prescrever alguns direitos a que os controladores fazem jus em seu exercício profissional. Isso posto, a proposta passa a dispor acerca das transferências, permanentes ou transitórias, a que estão sujeitos os controladores de tráfego aéreo. Vêm, a seguir, dispositivos que cuidam da remuneração da categoria e que fixam regras relativas à aposentadoria desses profissionais. Por fim, ordena-se que os preceitos da lei se apliquem a todos os controladores de tráfego aéreo em exercício no país, sejam eles civis ou militares.

O autor, Deputado Celso Russomanno, a fim de defender sua iniciativa, recorre a argumentos lançados em 1986 pelo saudoso Senador Nelson Carneiro, para justificar projeto de lei apresentado na Câmara Alta, acerca do mesmo assunto. Em suma, tais argumentos, no intuito de demonstrar a conveniência do projeto, apelam para o alto grau de proficiência que se exige do controlador de voo e para o caráter essencial da atividade, aspectos que não poderiam deixar de ser submetidos a regras estatuídas no âmbito de um regime democrático.

Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, o projeto foi rejeitado, nos termos do parecer proferido pelo relator, Deputado Raul Jungman, para quem a iniciativa, além de abarcar detalhes típicos de regulamento, usurpa da legislação militar a prerrogativa de estabelecer regras de conduta profissional para quem está a serviço das Forças Armadas, caso de quase todos os controladores de tráfego aéreo, no Brasil.

Nesta Comissão, o projeto não recebeu emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O controle de tráfego aéreo é atividade indispensável à aviação. Sem o auxílio dos sistemas de controle de voo, a navegação aérea tornar-se-ia prática insuportavelmente perigosa. Nem mesmo todo o atrativo que a rapidez e a versatilidade do avião produzem seria capaz de impedir, nessa circunstância, que a maioria dos possíveis usuários simplesmente desistisse de viajar em aeronaves ou de encaminhar cargas por esse meio de transporte.

Por ser tão patente a importância da atividade exercida pelos controladores de voo, a uns parece estranho que esses profissionais ganhem, relativamente, tão pouco, ou que não desfrutem de extensa e exclusiva regulamentação protetora, como tantas que foram concebidas para as mais variadas carreiras.

Ocorre que o sistema de navegação aérea, no Brasil, surgiu e desenvolveu-se sob os auspícios do poder público, mais especificamente da Aeronáutica, que ainda hoje, por força de lei, é a responsável por garantir a segurança do tráfego aéreo, como o comprovam o art. 18 da Lei Complementar nº

97, de 1999, e o art. 8º, § 6º, da Lei nº 11.182, de 2005. Sob tal arranjo institucional, que consolida um longo curso de atuação do Estado, a atividade de controle do tráfego aéreo vem sendo exercida preponderantemente por militares da Aeronáutica, que permanece julgando conveniente não delegá-la a terceiros, hipótese inscrita no já mencionado art. 8º da Lei nº 11.182, de 2005.

Se, em essência, por militares deve ser conduzido, óbvio está que o controle de tráfego aéreo não é profissão comum, amiúde aberta àqueles que optam por carreira civil, muito menos sujeita a leis que tomem em consideração o ambiente concorrencial do mercado de trabalho. De fato, ela está inserida no corpo maior das atividades militares ou, em menor grau, do serviço público (a INFRAERO emprega controladores, que são lotados nas torres de controle dos aeroportos), e, enquanto o legislador julgar que assim deva permanecer, tem que ser regida pelos mesmos princípios e normas que guiam as demais tarefas incumbidas às Forças Armadas, ou ao serviço público civil, se for o caso. Não faz sentido, portanto, conferir-se *status* militar à atividade de controle do tráfego aéreo - ou subordiná-la ao regime de serviço público - e, ao mesmo tempo, submetê-la a estatuto profissional típico de atividade civil e privada.

Creio que o intenso debate havido em torno do sistema de controle de tráfego aéreo, por ocasião do funcionamento das duas comissões parlamentares de inquérito, da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, que se debruçaram sobre as causas de dois grandes acidentes aéreos ocorridos em 2007, suscitou, no Ministério da Defesa e na autoridade aeronáutica, uma preocupação sadia com respeito à formação, às condições de trabalho e à remuneração dos controladores de voo. Se ainda não foram criadas as condições para que a atividade seja exercida em ambiente profissional civil, como parece ser o desejo da própria categoria dos controladores, ao menos se evoluiu no sentido de lhes acenar menor sobrecarga de trabalho, mediante a formação de novos controladores, algum acréscimo na remuneração e, até mesmo, a perspectiva de ascensão ao oficialato, a depender de alteração na política de pessoal formulada pela Aeronáutica.

A par da visível incongruência do projeto - que tenta acomodar uma atividade pública, e, ainda hoje, eminentemente militar, a prescrições trabalhistas que ignoram esse fato - coisa que por si só justificaria a recusa da proposta, como foi deixado patente na manifestação da Comissão de Relações

Exteriores e Defesa Nacional, há mais a se dizer contra a instituição, em lei, de um conjunto de regras dirigidas especificamente à formação e ao exercício profissional dos controladores de tráfego aéreo, como, de resto, a várias outras categorias.

Muito embora se venha perdendo de vista que a lei deve ser feita para durar – posto que interfere grandemente na vida das pessoas, ao institucionalizar direitos e obrigações – não parece ainda inútil argumentar que a maioria das determinações de uma regulamentação profissional está sujeita a considerável perecibilidade. Não deveriam, portanto, estar reunidas em lei.

Quando o autor do projeto limita os contornos da profissão de controlador de tráfego aéreo, esquece-se de que os limites das atividades profissionais no mundo moderno são cada vez mais fluidos, adequando-se às condições de mercado e à evolução tecnológica. Da mesma forma, quando limita os locais de prestação do serviço, parece desconhecer o fato de que, se não temos domínio acerca de que coisas poderá fazer o controlador, mais adiante, muito menos teremos em relação aos lugares em que ele poderá trabalhar. Presunção semelhante eclode quando o projeto passa a enunciar as atividades cabíveis aos controladores, em cada posto no qual, diz-se, podem servir. Não menos vulnerável a alterações são os atributos da formação profissional, também cuidados no projeto, em razão mesmo das transformações de que se falou acima. Mas há mais.

O autor ainda vai ao encontro de aspectos remuneratórios da profissão, assim como de formas e prazos de progresso na carreira. Ora, poucas coisas podem ser mais circunstanciais do que essas. Mesmo no serviço público, as remunerações, as gratificações e os métodos de ascensão funcional dos profissionais sofrem freqüentes modificações, em razão de variações de disponibilidade orçamentária, formulação de novas políticas ou de demandas sociais. Da iniciativa privada, então, é desnecessário falar.

Finalmente, tenta-se fixar na lei as coordenadas do regime de trabalho, como se este não dependesse de condições tecnológicas, métodos de atuação profissional e dimensionamento de equipes, entre outros aspectos cambiantes.

Feitas essas considerações, e dado o atual contexto institucional, vejo-me obrigado a votar pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.093, de 2007.

Sala da Comissão, em 26 de março de 2009.

Deputado OLAVO CALHEIROS

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.093-A/2007, nos termos do parecer do relator, Deputado Olavo Calheiros.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Airtton Roveda, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Edio Lopes, Geraldo Simões, Giovanni Queiroz, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Roberto Britto, Dr. Talmir, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Chaves, Lael Varella, Marcos Lima, Nelson Bornier, Pedro Chaves, Perpétua Almeida e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 29 de abril de 2009

Deputado JAIME MARTINS

Presidente

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I - RELATÓRIO

Trata-se de extenso projeto que dispõe sobre a regulamentação da profissão de controlador de tráfego aéreo, estabelecendo, entre outros, as seguintes disposições:

a) Prévio registro no Ministério do Trabalho e Emprego para o exercício da profissão, mediante conclusão de curso superior de formação e comprovação de nacionalidade brasileira;

b) Locais de prestação do serviço e atividades inerentes à profissão nos aeródromos, nos centros de controle de área e nos controles de aproximação;

c) Detalhamento do curso de formação de controladores de tráfego, a cargo do Comando da Aeronáutica;

d) O regime de trabalho, compreendendo a escala de serviço, a jornada de trabalho e os períodos de folga e repouso;

e) Direitos trabalhistas e previdenciários assegurados à categoria, a exemplo da concessão de férias, seguro contra acidentes, assistência médica, alimentação, transferência de local de trabalho, remuneração e aposentadoria;

f) Previsão de participação dos controladores de tráfego aéreo nas comissões de investigação de acidentes aeronáuticos, os quais serão nomeados pela Federação de Associações de Controladores de Tráfego Aéreo do Brasil (Febracta) ou pelo Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção de Voo (SNTPV);

g) Extensão dos efeitos da lei a todos os controladores de tráfego aéreo em território nacional, independentemente do local de trabalho: Dactas, Infraero, Comando da Marinha, Comando do Exército ou em empresas civis.

A proposta foi distribuída às Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), de Viação e Transporte (CVT) e de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) para análise do mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) para apreciação da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A CREDN e a CVT rejeitaram a proposta, que aguarda, no momento, exame por esta CTASP.

Nesta Comissão, expirado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposição.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria em tela traz à baila assunto que ganhou relevância a partir dos problemas vividos no setor aéreo nacional em passado recente, momento que ficou conhecido como a “crise do apagão aéreo”. Naquele período, os voos no País sofreram inúmeros atrasos, em grande medida, em função da operação-padrão realizada pelos controladores de tráfego aéreo, quando se questionaram as condições de trabalho da categoria. Como consequência, entre outras, tivemos a apresentação do presente projeto de lei visando à regulamentação da profissão.

Em que pese a louvável iniciativa do nobre Deputado Celso Russomanno, vemos algumas inconsistências na proposição por ele apresentada.

Em primeiro lugar, devemos considerar que, hoje, a atividade de controle de tráfego aéreo é desenvolvida eminentemente por servidores militares, que constituem a grande maioria da categoria, ponto de vista que já foi destacado nos pareceres das Comissões precedentes.

Ocorre que, nos termos da Constituição Federal, “*são de iniciativa do Presidente da República as leis que (...) disponham sobre (...) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva*” (art. 61, inciso II, alínea “f”).

O projeto, portanto, estaria entrando em seara imprópria à iniciativa parlamentar, caracterizando, dessa forma, inconstitucionalidade por vício de iniciativa.

Além dos militares, o Comando da Aeronáutica conta com uma parcela minoritária de servidores civis atuando como controladores de tráfego aéreo. Aqui também verificamos a mesma inconstitucionalidade por vício de iniciativa, pois a Carta Magna prevê serem “*de iniciativa do Presidente da República as leis que (...)*”

disponham sobre (...) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria” (art. 61, inciso II, alínea “c”).

Tais considerações são importantes em face do disposto no art. 56 do projeto em apreço, cuja redação prevê que *“esta Lei ampara todos os controladores de tráfego aéreo em operação em solo nacional, sejam DACTAS, controladores de tráfego aéreo da INFRAERO, do Comando da Marinha, do Comando do Exército ou de empresas civis ligadas direta ou indiretamente às atividades de navegação aérea”*. Ou seja, a proposta pretende que os seus efeitos atinjam, indiscriminadamente, celetistas e servidores públicos, o que não é permitido, repita-se, em face dos artigos da Constituição Federal citados acima.

Se a intenção da proposta, contudo, é a transmutação do regime jurídico desses profissionais, transformando-os todos em celetistas, ou a exclusão da natureza militar da atividade, também aqui verificamos um óbice constitucional. Uma vez que é competência do Presidente da República dispor sobre servidores públicos civis e militares, a iniciativa legislativa tendente a promover essas alterações estará sujeita ao Poder Executivo, com fundamento nos mesmos artigos acima transcritos.

E é justamente em razão dessa competência que o Poder Executivo encaminhou o Projeto de Lei nº 3.943, de 2008, que *“dispõe sobre a criação de cargos de Controlador de Tráfego Aéreo do Grupo-Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo”* no Comando da Aeronáutica. O referido projeto propõe a criação de cem cargos efetivos. Também confirma a tese da competência do Poder Executivo a aprovação da Lei nº 11.458, de 19 de março de 2007, que autorizou *“o Ministério da Defesa a efetuar contratação de pessoal, por prazo determinado, imprescindível ao controle do tráfego aéreo”*.

Desse modo, os efeitos advindos de uma possível aprovação do projeto estariam restritos aos controladores de tráfego submetidos ao regime celetista. E essa aprovação poderá representar um risco potencial à administração do sistema aéreo brasileiro, já que teríamos situações distintas para uma mesma categoria, visto que o projeto garantiria uma situação jurídica mais favorável aos celetistas em detrimento da grande maioria dos controladores de tráfego. E não só.

A proposta trata de forma igual civis e militares, desconsiderando as especificidades a que estão submetidos cada um desses servidores.

Observe-se que a Agência Câmara, ao noticiar o envio do Projeto de Lei nº 3.943, de 2008, pelo Poder Executivo, dá-nos conta de que o Comando da Aeronáutica tem cerca de 2.600 controladores de voo militares e 150 civis, enquanto outros 500 manteriam vínculo com a Infraero. Ou seja, o Projeto de Lei nº 1.093, de 2007, em exame, atenderia pouco mais de 15% da categoria, o que nos dá a perfeita ideia das contradições que a sua aprovação traria ao seio da categoria.

E nesse ponto não podemos esquecer que o sistema aéreo nacional constitui serviço estratégico que não pode estar sujeito a essas contradições, sob pena de colocar-se em risco a segurança da sociedade, representada pelos milhares de viajantes que fazem uso diário do transporte aéreo.

Ainda sob a ótica da constitucionalidade, verificamos alguns aspectos na proposta que não receberam tratamento adequado. É o caso da imposição de atribuições a órgãos integrantes da administração pública, mais especificamente ao Ministério do Trabalho e Emprego e ao Comando da Aeronáutica. Assim, o registro profissional não poderá ser cometido ao MTE, bem como não poderão constar disposições relativas ao curso de controladores de tráfego a cargo do Comando da Aeronáutica (arts. 2º e 7º, respectivamente).

Quanto ao mérito, cabe ressaltar que a regulamentação de profissão, em tese, constitui um procedimento em que há uma **restrição** ao exercício de determinada profissão. Esse exercício estará condicionado ao cumprimento dos requisitos previstos em lei, e somente aquelas pessoas que neles se enquadrarem poderão exercê-la. É, portanto, uma exceção ao princípio constitucional da liberdade de exercício profissional, consagrado no inciso XIII do art. 5º da Constituição Federal. Esse conceito não se confunde com a regulamentação de direitos da categoria, que seria a concessão de direitos trabalhistas fora da regra geral – art. 7º da Constituição e CLT.

No caso em análise, há uma mistura desses dois conceitos, com a definição de requisitos restritivos da atuação profissional juntamente com a

concessão de direitos específicos à categoria. Tecnicamente, esse não é o melhor tratamento a ser dado à questão.

Além disso, o projeto traz para a alçada legislativa uma série de matérias que hoje são tratadas em regulamentos, algumas delas definidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), entidade da qual o Brasil é signatário. Significa dizer que, em se aprovando o projeto, matérias que são decididas administrativamente dependerão da aprovação de projeto de lei para vigor. E aqui estamos nos referindo a atividades que são periodicamente alteradas pelos mais variados motivos: avanço tecnológico, modificação no conceito operacional ou no modo de operação, entre outros.

Em outro momento, o projeto considera a Federação de Associações de Controladores de Tráfego Aéreo do Brasil (Febracta) o “*órgão representativo dos Controladores de Tráfego Aéreo*” (art. 30). Tal dispositivo contraria o princípio constitucional da liberdade sindical, uma vez que é da competência da própria categoria decidir sobre sua representação sindical, tendo como limite a regra da unicidade sindical (CF, art. 8º).

Por fim, a proposta pretende conferir ao controlador de tráfego aéreo aposentadoria especial aos trinta anos de serviço (art. 49).

Quanto a esse aspecto, cabe observar, primeiro, que a concessão de aposentadoria, em geral, não mais se baseia no conceito de tempo de serviço, mas no de tempo de contribuição. Já em relação à aposentadoria especial, benefício contemplado pela proposta, observamos que ela não é definida em função de determinada categoria, mas sim em face das condições em que a atividade é exercida.

Tal entendimento decorre do texto constitucional, nos termos previstos no § 1º do art. 201, a saber:

“Art. 201.

§ 1º É vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos beneficiários do regime geral de previdência social, ressalvados os casos de atividades exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física e quando

se tratar de segurados portadores de deficiência, nos termos definidos em lei complementar.”

Em complemento, a Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, com a redação dada pela Lei nº 9.032, de 28 de abril de 1995, reforça a Constituição Federal ao dispor, em seu art. 57, que “a aposentadoria especial será devida (...) ao segurado que tiver trabalhado sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme dispuser a lei.” Ressalte-se que, apesar de a legislação ordinária mencionar que a regulamentação do assunto será por lei ordinária, a Constituição sofreu modificação posterior (EC nº 20, de 1998), passando a exigir a aprovação de lei complementar, conforme a parte final do § 1º do art. 201 acima transcrito.

Mais adiante, o § 3º do art. 57 diz que “a concessão da aposentadoria especial dependerá de comprovação pelo segurado, perante o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), do tempo de trabalho permanente, não ocasional nem intermitente, em condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante o período mínimo fixado.”

Assim, a aposentadoria especial resultará da implementação dos requisitos previstos em **lei complementar** e independerá da categoria a que pertença o beneficiário, ou seja, sujeitar-se-á à comprovação de que exerceu atividades sob condições em que houve prejuízos à sua integridade ou saúde.

Diante dos argumentos expendidos, e com a devida vênia do ilustre autor, mostra-se inviável a continuidade da proposição, motivo pelo qual manifestamo-nos pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 1.093, de 2007.

Sala da Comissão, em 24 de março de 2010.

Deputado LUCIANO CASTRO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.093-B/07, nos termos do parecer do relator, Deputado Luciano Castro, contra o voto do Deputado Mauro Nazif.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Alex Canziani - Presidente, Gorete Pereira e Vicentinho - Vice-Presidentes, Andreia Zito, Daniel Almeida, Edgar Moury, Emilia Fernandes, Fernando Nascimento, Geraldo Pudim, Luciano Castro, Luiz Carlos Busato, Manuela D'ávila, Mauro Nazif, Paulo Pereira da Silva, Paulo Rocha, Roberto Santiago, Sérgio Moraes, Vanessa Grazziotin, Wilson Braga, Carlos Santana, Edinho Bez, Filipe Pereira, Ilderlei Cordeiro, Major Fábio e Sandro Mabel.

Sala da Comissão, em 14 de abril de 2010.

Deputado ALEX CANZIANI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
