

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 6.172, DE 2016

Regulamenta a Profissão de Aeroportuário e dá outras providências.

**Autor:** Deputado AELTON FREITAS

**Relator:** Deputado VICENTINHO JUNIOR

### I – RELATÓRIO

Cumpra a esta Comissão examinar o Projeto de Lei nº 6.172, de 2016, do Deputado Aelton Freitas, cuja finalidade é regulamentar a profissão de Aeroportuário.

A iniciativa considera aeroportuário aquele que, não sendo aeroviário nem aeronauta, presta serviço em (i) empresa administradora de aeroporto, (ii) em concessionária que atua no sistema aeroportuário, (iii) em estação prestadora de tráfego aéreo e exploradora de radiofonia ou de auxílios à navegação aérea, e (iv) em aeródromo, heliporto ou heliponto. A proposição também define como aeroportuário o trabalhador titular de habilitação técnica, expedida pela ANAC ou pelo DECEA, para atuar em serviço de proteção ao voo e navegação aérea.

Após essa caracterização, a proposta relaciona as atividades às quais o aeroportuário pode se dedicar, tais como: controle de embarque e desembarque, manutenção das infraestruturas aeroportuárias, administração e comércio aeroportuários, bombeiro aeroportuário etc.

Em seguida, o projeto de lei dispõe que a entidade que contrata o aeroportuário poderá exigir dele a apresentação de diplomas, certificações ou aprovação em exames de aptidão para o exercício em funções ou atividades específicas, além de registro em conselhos regularmente constituídos.

A iniciativa determina ainda que o trabalho do aeroportuário não excederá 36 horas semanais, para os que atuem em turnos, e 40 horas semanais, para os demais. Permite a extensão de 2 horas na jornada de trabalho do dia. Estipula que, nas jornadas superiores a 6 horas, o trabalhador terá direito a intervalo de descanso de, no mínimo, 1 hora e, no máximo, 2 horas. Ordena, também, que, nas jornadas superiores a 4 horas, seja observado um intervalo de 15 minutos, no mínimo, para descanso.

A proposta afirma que a remuneração do aeroportuário será correspondente à soma das quantias por ele recebidas do empregador, exceto as parcelas de caráter indenizatório.

O projeto de lei estabelece que no dia 17 de novembro será comemorado o “Dia do Trabalhador Aeroportuário” e define o dia 1º de maio como data-base da categoria, para efeito de negociações coletivas de trabalho.

Na justificção, o autor argumenta que a proposição tem a finalidade de garantir: *“(i) a defesa da liberdade de exercício profissional, conforme estabelecida no Art. 5º, inciso XIII da Constituição Federal; (ii) as condições necessárias para atuação no sistema aeroportuário, sendo os serviços aeroportuários um conjunto de atividades que visam, em última análise, ao desenvolvimento do País; (iii) a oferta dos meios adequados para a atuação no mercado de trabalho de pessoal qualificado e de formação multidisciplinar, indispensável para o pleno crescimento do País, já que as operações aeroportuárias são consideradas como mola propulsora de desenvolvimento; (iv) as condições isonômicas de concorrência no mercado nacional de trabalho, bem como a valorização do profissional; (v) a defesa da área aeroportuária contra as afrontas à liberdade de trabalho, bem como contra as chamadas “entidades representativas de gaveta”, que tentam definir como de sua exclusiva alçada as atribuições consagradas dos profissionais aeroportuários (pretende-se pacificar, assim, as relações de conflitos recorrentes); (vi) a preservação os interesses da Sociedade no uso de bens e serviços inerentes ao sistema aeroportuário, cuja manutenção e eficiência depende, essencialmente, dos profissionais do setor”.*

Foram apresentadas duas emendas ao projeto. A emenda nº 1, do Deputado Dr. João, modifica o art. 2º da proposta, de sorte a (i) estipular, no *caput*, que o trabalhador aeroportuário pertence “à categoria diferenciada dos aeroportuários”, e (ii) retirar do texto o atual § 2º. A emenda nº 2, também do

Deputado Dr. João, modifica o inciso II do art. 4º, para especificar que compete ao aeroportuário executar atividades de manuseio e controle de embarque e desembarque de cargas, exercidas nos Terminais de Logística de Carga - TECA, “sejam elas de responsabilidade da empresa ou de sua contratada”. Ambas têm o propósito de dirimir conflitos de representação de trabalhadores do setor, de acordo com o proponente.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

O projeto é iniciativa necessária, porquanto concede aos que atuam em atividades diversas relacionadas ao setor aeroportuário o mesmo *status* jurídico profissional que há muito experimentam aeronautas e aeroviários, categorias que, juntamente com os “aeroportuários”, constituem o corpo de trabalhadores diretamente responsável pela operação do sistema de transporte aéreo.

Embora estejam reunidos em sindicato de abrangência nacional, os aeroportuários – cerca de 17 mil deles prestando serviço para a Infraero e 5 mil para as concessionárias de aeroporto – ressentem-se da inexistência de norma profissional que lhes atribua responsabilidades e direitos próprios, como ocorre aos aeronautas e aeroviários.

De fato, tratando-se de área estratégica tanto para a economia como para a segurança do País, soa desarrazoado que o transporte aéreo continue sujeito à participação de trabalhadores que não possuam qualificação prevista em lei ou, de outra parte, que estes não sejam resguardados de exigências trabalhistas incompatíveis com o tipo e a importância das funções que exercem.

Deve-se ter em conta, porém, que o respaldo legal não precisa vir acompanhado de minudências, capazes de dificultar acordos que tratem de aspectos trabalhistas passíveis de negociação. O autor, ciente disso, limitou-se a prever regras gerais e indispensáveis para a criação de um marco legal dirigido à constituição da profissão de “aeroportuário”.

É preciso assinalar, contudo, que não cabe incluir no projeto as atividades de controle e auxílio de navegação aérea ou de proteção ao voo que não estejam vinculadas diretamente ao controle de aeródromos, considerando

que podem ser realizadas fora do ambiente do sítio aeroportuário e, portanto, não cabem no contexto deste Projeto de Lei que busca, em última análise, regulamentar atividades e serviços que são realizados por profissionais lotados nos aeródromos.

Importa ressaltar que muito embora os serviços de radiotelefonia prestados no controle de tráfego aéreo de um modo geral possuam amplitude geográfica considerável, como no controle de terminais e controle de área realizados pelos CINDACTA`s – Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle do Tráfego Aéreo, atividades estas que são exercidas por militares da aeronáutica e pelo Grupamento DACTA (civis estatutários do Comando da Aeronáutica instituídos pelo Decreto Nº 75.399/75 de 19 de fevereiro de 1975, não se pode olvidar que essas atividades diferem daquelas destinadas exclusivamente aos aeródromos.

No caso específico dos operadores de torre de controle e de estações de telecomunicações locais, meteorologistas, operadores de salas de informações aeronáuticas e técnicos de manutenção dedicados ao aeroporto, não pairam dúvidas de que devem ser abrangidos por esta legislação, tendo em vista que executam suas atividades predominantemente na localidade de lotação, sendo, portanto, responsáveis por resguardar a segurança das operações nas pistas de pousos e decolagens, pistas de táxi e pátio de manobras, além de outras atividades de apoio local, tal como o atendimento aos pilotos que se utilizam da infraestrutura aeroportuária local.

Deve-se considerar, ainda, que a normatização da mencionada atividade pelos órgãos competentes possui caráter eminentemente técnico, não guardando nenhuma correspondência com a presente proposta, que cuida tão somente do reconhecimento profissional de um grupo de atividades que se ativam interligados em um mesmo universo, mas sem interferir em critérios específicos do desenvolvimento da atividade.

Nesse aspecto, a própria legislação aeronáutica disciplina na ICA 100-12 “Regras do AR”, a partir do anexo 2 da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional), que:

*“AERÓDROMO CONTROLADO - Aeródromo no qual se presta serviço de controle de tráfego aéreo para o **tráfego de aeródromo**”.*

*“SERVIÇO DE CONTROLE DE AERÓDROMO - Serviço de controle de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo”.*

Como exemplo de preservação das normas técnicas nas legislações regulamentadoras profissionais, cite-se a pilotagem de aeronaves que é regida pelo anexo VI da Organização da Aviação Civil e diversas outras regras internacionais e da ANAC, mas que no campo profissional tem em solo brasileiro sua regulamentação própria sedimentada na Lei 7.183/84 (Lei do Aeronauta), cujo texto legislativo abrange, ainda, outros profissionais tais como radio-operador de voo, comissário, mecânico de voo e navegador.

Quanto às duas emendas apresentadas pelo Deputado Dr. João, cumpre notar visam a sanar conflitos de representação da categoria, que hoje ocorrem em virtude de trabalhadores de determinadas atividades abrangidas pelo conceito que aqui se institui – “aeroportuários” – estarem vinculados ou sob o crivo de entidades sindicais de escopo mais restrito, que requerem exclusividade na representação.

Esclareço que duas das modificações que proponho, no § 3º do art. 2º e no § 1º do art. 4º, tratam tão somente de promover adequações no texto, em face da Emenda nº 1, do Deputado Dr. João, que retira o § 2º do art. 2º do projeto.

O voto, ante todo o exposto, é pela **aprovação** das Emendas nº 1 e nº 2 apresentadas e do Projeto de Lei nº 6.172, de 2016, nos termos do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em        de        de 2017.

Deputado **VICENTINHO JÚNIOR**  
Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.172, DE 2016

Regulamenta a Profissão de  
Aeroportuário e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** A profissão de aeroportuário fica regulamentada pelas disposições da presente lei, sem prejuízo de outras normas que a complementem.

**Art. 2º** Independentemente da nomenclatura conferida ao cargo ocupado, com as exceções previstas, é considerado trabalhador aeroportuário aquele que, não sendo aeronauta ou aeroviário, pertence à categoria diferenciada dos aeroportuários e exerce função remunerada nos serviços terrestres em:

I - Empresas administradoras de aeroportos, públicas ou privadas, da administração direta ou indireta;

II - Concessionárias devidamente autorizadas pela União, Estados e Municípios e em empresas contratadas ou subcontratadas pelo poder público ou privado com atuação no sistema aeroportuário; e em

III - Empresas públicas e privadas que exploram os serviços de informação aeronáutica, manutenção, meteorologia e radiotelefonia destinados ao controle de aeródromo e às telecomunicações locais, com exclusão daqueles vinculadas exclusivamente ao controle do espaço aéreo;

VI - Aeródromos, helipontos e heliportos.

**Parágrafo único.** A eventual exigência de licenças técnicas, licenças de órgãos de classe ou certificados emitidos por autoridade competente, quando necessária ao exercício de atividades específicas, não retira a classificação de aeroportuário prevista neste artigo.

**Art. 3º** O exercício da profissão de aeroportuário em todas as suas atividades é garantido por esta lei, e independe de pagamento de taxas ou anuidades a qualquer conselho de profissão.

**Art. 4º** São atividades do trabalhador aeroportuário, entre outras:

I. A execução de atividades de controle de embarque, desembarque, segurança e controle de raios-X, exercidas nos Terminais de Passageiros – TPS;

II. Execução de atividades de manuseio e controle de embarque e desembarque de cargas, exercidas nos Terminais de Logística de Carga - TECA, sejam elas de responsabilidade da empresa ou de sua contratada;

III. As atividades de manutenção do sistema aeroportuário, entendidas como o controle e execução das atividades de manutenção das instalações de infraestrutura aeroportuária;

IV. As atividades de administração aeroportuária, entendidas como a execução do controle administrativo das atividades da infraestrutura aeroportuária, de aeródromos, helipontos e heliportos;

V. As atividades de operações e segurança aeroportuária, entendidas como a execução das atividades de controle, acompanhamento e fiscalização da área operacional, bem como fiscalização de pátios, pistas e sinalização de aeronaves;

VI. O serviço radiotelefônico prestado em torres de controle de aeródromo e em estações de telecomunicações aeronáuticas, o serviço de meteorologia e de informações aeronáuticas, a instalação e manutenção de equipamentos locais relacionados ao pouso e decolagem e os serviços administrativos correspondentes, com exclusão daqueles serviços ligados exclusivamente ao controle do espaço aéreo;

VII. As atividades do setor comercial aeroportuário;

VIII. A engenharia aeroportuária e outras atividades a ela correlatas;

IX. As atividades de bombeiro aeroportuário;

X. As atividades de serviços de apoio e suporte.

**§1º** Nos serviços de manutenção previstas no inciso III do caput estão incluídos, além de outros profissionais aeroportuários que exerçam funções relacionadas com a manutenção da infraestrutura aeroportuária, os engenheiros e os mecânicos designados para a manutenção da infraestrutura aeroportuária.

**§ 2º** Nos serviços de administração previstas no inciso IV do caput estão incluídas as atividades compreendidas pelas profissões liberais, tais como instrução, escrituração, contabilidade, ouvidoria, planejamento e outras relacionadas com a organização técnica e comercial, regulamentadas ou não, pertinentes à organização geral das empresas.

**Art. 5º** A entidade contratante poderá exigir do profissional aeroportuário a apresentação de diplomas, certificações ou aprovação em exames de aptidão para o exercício de funções ou atividades específicas, além do registro em conselhos regularmente constituídos.

**Parágrafo único.** As despesas com renovação de certificados, licenças, registros em conselhos e anuidades necessários à prestação dos serviços aludidos por esta lei, serão suportadas integralmente pelo empregador.

**Art. 6º** Conselhos de profissão ou entidades similares não cercearão a liberdade do exercício profissional estabelecida por esta lei.

**Art. 7º** A duração normal do trabalho do aeroportuário não excederá:

I. 36 horas semanais, para os profissionais que trabalhem sujeitos a escalas em turnos fixos ou de revezamento; ou

II. 40 horas semanais nos demais casos.

**§ 1º** A prorrogação do horário de trabalho é permitida até o máximo de duas horas, só podendo ser excedido este limite nas exceções previstas em lei ou acordo coletivo de trabalho.

**§ 2º** Nas jornadas superiores a seis horas, será obrigatória a concessão de um intervalo de descanso de, no mínimo, uma hora e, máximo de duas horas.

**§ 3º** Nas jornadas que superiores a quatro horas diárias será obrigatório um intervalo de, no mínimo, quinze minutos para descanso.

**§ 4º** Serão observados os intervalos de descanso e repouso de atividades previstos em normas específicas.

**Art. 8º** Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeroportuário corresponderá à soma das quantias por ele percebidas do empregador, exceto as parcelas de caráter indenizatório.

**Art. 9º** Fica estabelecido o dia 17 de novembro como o Dia do Trabalhador Aeroportuário.

**Art. 10** Fica estabelecida a data de 1º de maio como a data-base da categoria aeroportuária, para efeito de negociações coletivas de trabalho.

**Art. 11** Esta Lei entra em vigor 180 dias após sua publicação.

Sala da Comissão, em        de        de 2017.

Deputado **VICENTINHO JÚNIOR**  
Relator