

# O PÁSSARO CIVIL: APONTAMENTOS SOBRE OS TRABALHADORES DA AVIAÇÃO

Jésser Gonçalves Pacheco, Juiz do Trabalho Substituto

Entre 1987 e 1988, durante a Assembléia Nacional Constituinte, instaurou-se um movimento de trabalhadores da aviação, chamado “Pássaro Civil”, cujo objetivo manifesto foi o de convencer os parlamentares a desvincular a aviação civil da área militar, então representada pelo antigo Ministério da Aeronáutica, posteriormente incorporado ao Ministério da Defesa. O movimento não logrou êxito em seu propósito maior, mas hoje, sobretudo após as últimas tragédias envolvendo vôos comerciais, nunca se falou tanto em desmilitarização da aviação civil.

Este modesto trabalho não discute com profundidade o tema da desmilitarização, o que exigiria uma pesquisa de fôlego, mas apresenta aos leitores os protagonistas do movimento aqui resgatado e homenageado em seu 20º aniversário: os profissionais civis da aviação.

Dada a amplitude do tema, optamos deliberadamente por uma visão esquemática deste universo laboral, tão fascinante quanto complexo.

## I – Divisão setorial da aviação civil

O termo “aeronáutica” geralmente é utilizado para designar a aviação militar. A Aeronáutica, o Exército e a Marinha são as três Forças Singulares brasileiras, reunidas no Ministério da Defesa em 10.06.1999. Com efeito, na maioria das vezes em que o vocábulo surgir abaixo, estamos a tratar da referida força ou da navegação aérea propriamente dita.

Assim, por exclusão, toda a aviação não-militar é chamada de **aviação civil**, por sua vez segmentada em vários ramos, dentre os quais destacamos:

- a) Aviação regular (ou comercial): compreende todas as empresas prestadoras de serviço público de transporte aéreo de passageiros ou cargas em nível **regional, nacional ou internacional**. São aquelas que exploram linhas áreas mediante recebimento de tarifa e sob concessão outorgada na forma dos arts. 180 e 181 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica);

- b) Táxi aéreo: compreende as empresas autorizadas de transporte aéreo não-regular de passageiros ou cargas, mediante remuneração ajustada entre o usuário do serviço e o transportador (art. 220 do CBA). A aviação de táxi aéreo tem representação sindical distinta da aviação comercial;
- c) Aviação geral: reúne os serviços aéreos privados e realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador, ou seja, do dono de aeronave (art. 177 do CBA). Aqui se inclui a chamada “aviação executiva”, sempre que a aeronave e respectiva tripulação se destinarem unicamente ao transporte dos próprios dirigentes de empresa, em serviço ou atividade de lazer;
- d) Aviação agrícola: abarca as pessoas e/ou empresas que prestam serviços de aspersão de defensivos agrícolas com utilização de aeronaves (pequenos monomotores, via de regra), mediante remuneração ajustada com o cliente. A aviação agrícola tem sua própria representação sindical patronal.

## **II – As aeronaves**

O conceito legal de aeronave é o que consta do art. 106 do Código Brasileiro de Aeronáutica:

*Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em vôo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.*

Embora à primeira vista não pareça importante, é recomendável que os leitores também sejam apresentados aos principais tipos de aeronave existentes, já que isso repercute na composição da tripulação, na jornada de trabalho do aeronauta etc.

A par disso, sublinhamos:

- a) Aeronaves de asa fixa: são aquelas cujas asas desempenham apenas a sustentação e a orientação aerodinâmica, compreendendo os aviões de motor a pistão, turbo-hélice e jatos (motores a reação);
- b) Aeronaves de asa rotativa: são aquelas cujas asas promovem a sustentação e a propulsão do equipamento (helicópteros).

Uma aeronave é um bem móvel registrável, sendo que, uma vez adquirido para operar no Brasil, deve ganhar a respectiva matrícula e prefixo junto ao RAB – Registro

Aeronáutico Brasileiro, órgão do Ministério da Defesa. O equipamento alienado, à semelhança dos bens imóveis, deve ter a transferência de domínio inscrita no RAB, bem como eventuais gravames lançados sobre a aeronave (hipoteca, reserva de domínio etc.).

### **III – Os trabalhadores da Aviação Civil**

#### **1 – Aeronautas**

Os aeronautas são os profissionais, necessariamente empregados (art. 1º da Lei 7.183/1984), integrantes da tripulação da aeronave, quais sejam: comandante, co-piloto, engenheiro de vôo (ou mecânico de vôo), navegador, rádio-operador de vôo e comissários.

O Comandante é a autoridade máxima da aeronave desde o momento em que se apresenta para o vôo até o instante em que entrega o equipamento, concluída a viagem, pesando sobre si responsabilidades inclusive notariais, já que o mesmo tem o poder-dever de registrar órbitos e nascimentos no Diário de Bordo (art. 173 do CBA).

O Co-piloto é o auxiliar direto do Comandante, ao qual podem ser delegadas algumas das responsabilidades inerentes ao primeiro, excluídas aquelas relacionadas à segurança de vôo.

Engenheiro de vôo (ou mecânico de vôo): o outrora chamado “terceiro homem da cabine” é aquele que, assentado em posição perpendicular aos pilotos, cuida de monitorar os diversos sistemas da aeronave (hidráulicos, elétricos etc.). Mal ou bem, trata-se de um profissional em vias de extinção, já que o atual avanço tecnológico permite ao comandante monitorar todas as informações necessárias ao vôo, sem necessidade de maiores cálculos ou avaliações, particularmente no que tange ao consumo de combustível. Aeronaves mais antigas e de maior porte ainda necessitam dos serviços do *flight operator* (o Boeing-727, por exemplo).

O navegador é outro profissional em vias de extinção, pois a navegação (área, terrestre ou marítima) é hoje cada vez mais facilitada pelo uso da informática, mormente pelos equipamentos de GPS (Global Positioning System).

O mesmo se pode dizer quanto ao rádio-operador, pois toda a parte de fonia e rádio é feita diretamente pelos pilotos (comandante e co-piloto) durante o vôo, sem necessidade de intermediários.

Alguns técnicos da aviação enfatizam que o navegador e o rádio-operador não mais existem desde os longínquos anos 1930/1940. Entretanto, como ainda figuram na Lei 7.183/1984, eles merecem aqui pelo menos uma breve referência de suas atribuições.

Por fim, temos os comissários de vôo (ou comissários de bordo), que são os trabalhadores mais visíveis ao público, pois eles são incumbidos do atendimento direto ao passageiro, propiciando-lhe uma viagem o mais confortável possível. Os comissários são também os responsáveis por todo tipo de orientação ao usuário do transporte aéreo, principalmente no que tange aos procedimentos de emergência.

Excluídos os comissários, o conjunto dos demais aeronautas é chamado de “tripulação técnica”.

Pois bem, a regulamentação profissional do Aeronauta (Lei 7.183/1984) é extremamente complexa, a Jurisprudência é escassa e a doutrina pouco esclarece sobre os aspectos mais prementes da profissão. Não obstante, nos arriscamos a tecer algumas considerações pontuais:

- Composição da tripulação: o número de tripulantes varia de acordo com o porte da aeronave e a distância a ser percorrida em vôo. A tripulação pode ser simples (ou mínima), composta ou de revezamento. A jornada de cada uma encontra-se delimitada pelo art. 21 da Lei 7.183/1984;

- Base domiciliar ou base contratual: à semelhança dos aeroviários, a “base” consiste no local de contratação e de apresentação ao trabalho do aeronauta. Dada a concentração das empresas e das rotas aéreas em São Paulo-SP, a maioria dos aeronautas da aviação comercial encontra-se baseada na capital paulista;

- Escala de trabalho (art. 17): consiste no ato em que o empregador estabelece e divulga, com a necessária antecedência, os vôos para os quais o aeronauta deverá se apresentar, bem como sobreaviso, reserva etc. Em caso de necessidade de serviço, o empregador poderá convocar o tripulante, independentemente de escala prévia;

- Jornada de trabalho: é composta pelos tempos de vôo, de serviço em terra, de adestramento em simulador, de deslocamento como tripulante extra, de sobreaviso e de reserva, respeitados os demais parâmetros da Lei 7.183/1984. Em princípio, a jornada de trabalho do aeronauta deve ser observada à risca (limite de 60 horas semanais, 176 mensais), pois se trata de importantíssimo fator de segurança de vôo. Uma tripulação fatigada, extenuada em suas forças, oferece grande risco aos passageiros e ao povo em geral. Trata-se de matéria de **ordem pública**. Sendo assim,

jamais poderiam ocorrer horas extraordinárias, pois isso colocaria em situação de perigo uma variedade enorme de pessoas. Entretanto, as horas extras não raramente são vindicadas em ações trabalhistas de tripulantes, muito embora de verificação difícil e tormentosa, dadas as múltiplas variáveis a influir na composição da jornada;

- “Jornada calço-a-calço” (art. 28): expressão há muito superada, datada de uma época anterior à Lei 7.183/1984, quando o aeronauta recebia apenas as horas de voo, delimitadas pelo momento em que o calço era retirado do trem de pouso para a decolagem e recolocado após o encerramento da viagem. Aparece no art. 28 da Lei 7.183/1984 entre parênteses. Malgrado ainda existam garantias relativas a um número mínimo de horas de voo (54 por mês, via de regra), oriundas de convenções coletivas de trabalho, as demais situações de tempo de serviço devem ser igualmente remuneradas, na forma da lei;

- Sobreaviso (art. 25): diferentemente do ferroviário, em que o trabalhador é obrigado a ficar em casa (art. 244, parágrafo 2º, CLT), no sobreaviso do aeronauta o tripulante permanece em local de sua livre escolha, à disposição do empregador (*stand by*, no jargão). A duração do sobreaviso é limitada a 12 (doze) horas, sendo que o tempo respectivo é considerado como de efetivo labor, porém, à base de 1/3. Com exceção da atividade de táxi aéreo e serviços especializados, o sobreaviso é restrito ao número de 2 (dois) semanais e 8 (oito) mensais;

- Reserva (art. 26): é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição. O período de reserva, para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, não excederá de 06 (seis) horas, ao passo que no táxi aéreo e nos serviços especializados não excederá de 10 (dez) horas. Prevista a reserva por prazo superior a 03 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso;

- Adestramento em simulador: para cada modelo de aeronave existe um treinamento específico do tripulante técnico em simulador de voo, geralmente ministrado pelo próprio fabricante do equipamento (Boeing, Airbus, Embraer etc.). A habilitação é conferida ao tripulante segundo normas baixadas pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil (art. 8º da Lei 11.182/2005), a quem ainda compete fiscalizar a sua concessão. O tempo de adestramento em simulador integra a jornada de trabalho do aeronauta (art. 23 da Lei 7.183/1984);

- Voo noturno (art. 41): é aquele executado entre o pôr e o nascer do sol, computada a hora reduzida de 52 minutos e 30 segundos. A obtenção dos respectivos horários pode ser feita por meio de tabelas internacionais e/ou calculadoras. Um

ótimo exemplo de calculadora solar é o que se encontra no sítio eletrônico abaixo, de fácil utilização: [www.darwin.futuro.usp.br/site/sky/atividades/c\\_calculadora.htm](http://www.darwin.futuro.usp.br/site/sky/atividades/c_calculadora.htm). Se as empresas aviárias de fato aplicam esse dispositivo, é outra história;

- Horário “Zulu”: é o horário GMT (*Greenwich Mean Time*), padrão utilizado nos registros de vôo, mormente nas anotações do Diário de Bordo. Aqui reside uma grande dificuldade das perícias trabalhistas de labor extra, pois o horário marcado no livro não é o oficial, conforme verificado em nosso território. Este é um detalhe importante, do qual a Lei 7.183/1984 não trata. O horário “Zulu” corresponde à hora oficial de Brasília mais 03 (três) horas;

- Fuso horário (art. 35): quando ocorrer o cruzamento de 03 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem (ida ou volta), o tripulante terá, na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 02 (duas) horas por fuso transposto;

- Folga periódica (arts. 37 a 39): direito trabalhista análogo ao repouso semanal remunerado, consistente em 24 horas de descanso, na base domiciliar do tripulante, onde fica desobrigado de qualquer tarefa relacionada ao trabalho. A folga deve ser concedida no máximo após 06 (seis) dias de atividade laboral.

Conforme dispõe o art. 53 da Lei 7.183/1984, além dos aspectos tratados nesta Lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro de Aeronáutica (que veio a revogar o antigo Código Brasileiro do Ar), “nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais”.

Toda essa intrincada regulamentação, contudo, parece não afetar a aviação agrícola, já que os equipamentos utilizados pelas empresas do setor são, via de regra, simples aviões monomotores de apenas um tripulante, que voam tão somente durante o dia, a percorrer distâncias curtas e em condições meteorológicas ideais. Ocorre, porém, que são elevados os índices de acidentes de trabalho neste segmento da aviação, uma vez que os vôos se desenvolvem em baixa altitude (vôos rasantes). Além disso, o trabalho insalubre, em contato com agrotóxicos, provoca nos pilotos um sem número de doenças respiratórias.

## **2 – Aviários**

Os aviários são os trabalhadores de terra, empregados de empresa aérea ou de serviços auxiliares, e integram a categoria regulamentada pelo Decreto 1.232/1962. A regulamentação profissional do aviário é contemporânea da curta experiência

parlamentarista brasileira, durante a qual o Poder Executivo foi exercido por membros do Legislativo, tendo à frente Tancredo Neves como primeiro-ministro.

Os aeroviários que trabalham em pista (mecânicos, pessoal de rampa, *push-back* etc.) têm jornada diária limitada a 06 (seis) horas, o que se justifica principalmente pelo elevado nível de ruído emanado das aeronaves (art. 20 do Decreto 1.232/1962).

Para os demais aeroviários, vale a regra geral dos demais trabalhadores (8 horas diárias, 44 horas semanais, conforme art. 7º, XIII, da CR/88).

Em caso de transferência de **base**, assim entendida como a localidade geográfica de celebração do contrato e da prestação de serviços, não propriamente este ou aquele aeroporto, o aeroviário terá assegurada a gratuidade de sua viagem, bem como de seus dependentes, em caso de transferência superior a 120 (cento e vinte) dias, além de outros benefícios previstos no art. 25 do Decreto 1.232/1962.

A legislação utiliza de forma equivalente as expressões “base contratual” e “base domiciliar”.

### **3 – Aeroportuários e controladores de voo**

Os trabalhadores participantes da infra-estrutura aeroportuária, não empregados de empresa aérea, são vinculados à categoria profissional dos aeroportuários.

O sistema aeroportuário brasileiro é o universo de bens e serviços controlado pela Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária - INFRAERO, ente público responsável pelo *conjunto de aeródromos brasileiros, com todas as pistas de pouso, pistas de taxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de carga aérea, terminal de passageiros e as respectivas facilidades. São facilidades: o balisamento diurno e noturno; a iluminação do pátio; serviço contra incêndio especializado e o serviço de remoção de emergência médica, área de pré-embarque, climatização, ônibus, ponte de embarque, sistema de esteiras para despacho de bagagem, carrinhos para passageiros, pontes de desembarque, sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes, orientação por circuito fechado de televisão, sistema semi-automático anunciador de mensagem, sistema de som, sistema informativo de voo, climatização geral, locais destinados a serviços públicos, locais destinados a apoio comercial, serviço médico, serviço de salvamento aquático especializado e outras, cuja implantação seja autorizada ou determinada pela autoridade aeronáutica* (art. 26 do CBA).

Já houve disputa de representação entre os sindicatos de aeroportuários e de aviários, mas hoje essa querela já se encontra superada pelo reconhecimento mútuo da existência de duas categorias profissionais distintas.

Uma vez que desempenham atividade profissional ligada às telecomunicações, aos controladores civis de vôo são aplicadas as disposições do Título III, Capítulo I, Seção II, da CLT, o que corresponde aos arts. 227 a 231 do Código Laboral.

Importante: apesar de empregados da INFRAERO, porquanto lotados em aeroportos, os controladores de vôo civis têm representação sindical específica, de amplitude nacional. Em passado recente, a propósito, os controladores civis eram vinculados à empresa TASA – Telecomunicações Aeronáuticas S.A., que fora constituída exclusivamente para abrigá-los.

Por sua vez, os militares representam atualmente 2/3 dos controladores de vôo, a maioria lotada nas diversas unidades do CINDACTA - Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo, valendo lembrar que, não obstante as suas recentes demonstrações públicas de insatisfação, tais controladores são impedidos constitucionalmente de se agrupar em sindicatos (art. 142, parágrafo 3º, IV, da CR/88).

#### Unidades do CINDACTA:

- Cindacta I (Brasília): Quadrilátero Rio de Janeiro — São Paulo — Belo Horizonte — Brasília;
- Cindacta II (Curitiba): Região Sul (Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná), Mato Grosso do Sul e parte sul de São Paulo;
- Cindacta III (Recife): Região Nordeste e área oceânica que separa o Brasil da África e da Europa;
- Cindacta IV (Manaus): Região Amazônica.

A rigor, inexistente no Brasil separação conceitual e operacional entre **defesa** e **controle** do espaço aéreo, motivo da persistência entre nós da tutela militar nas duas esferas, ao contrário da realidade de outros países.

Todavia, existe a divisão um tanto esquizofrênica entre controladores civis e militares, pela qual os primeiros cuidam apenas do tráfego aéreo, enquanto os demais ficam incumbidos da defesa contra eventuais invasões, o que na prática implica em também se imiscuir no controle do trânsito aeronáutico.

Questiona-se o fato de muitos controladores de vôo não dominarem a língua inglesa. Embora seja verdade, isso não chega a ser um problema. É óbvio que um controlador, principalmente aquele que trabalha em aeroporto internacional, deve saber alguma coisa do inglês. Porém, a aviação no mundo todo trabalha com uma fraseologia padrão. Além disso, utiliza-se largamente o alfabeto fonético nas conversações entre o controle e os tripulantes:

**A = Alfa; B = Bravo; C = Charlie; D = Delta; E = Eco; F = Fox; G = Golf; H = Hotel; I = Índia; J = Juliete; K = Kilometro (Kilo); L = Lima; M = Mike; N = November; O = Oscar; P = Papa; Q = Quebec; R = Romeo; S = Sierra; T = Tango; U = Uniforme; V = Victor; X = X-Ray (Xadrez no Brasil); Y = Yankee; W = Whisky; Z = Zulu**

Destarte, e exemplificando, o prefixo de um antigo Boeing 737-200 da VASP, o PP-SNA, é pronunciado da seguinte forma: *papa-papa-sierra-november-alfa*.

#### **IV – Perspectivas da aviação civil e dos seus trabalhadores**

O mercado de trabalho na aviação comercial encontra-se em franca expansão, o que muito se deve à popularização crescente do transporte aéreo, antes restrito a um público de elite.

Essa expansão foi detectada há muitos anos, não obstante a crise financeira de empresas tradicionais, que acabou por levar à insolvência gigantes como Transbrasil, VARIG e VASP. No vácuo da crise dessas empresas, outras foram se formando, mais ágeis e modernas, com uma política clara de redução de custos operacionais, notada, sobretudo, no serviço de bordo menos requintado.

Desatenta a este fenômeno claro e inequívoco, porém, a administração pública não cuidou de melhorar e ampliar a infra-estrutura aeroportuária. Pistas de rolamento curtas e mal conservadas, aeroportos acanhados e equipamentos obsoletos constituem a dura realidade a amedrontar o usuário. A proteção ao vôo, por outro aspecto, não tem dado conta do movimento cada vez mais intenso no espaço aéreo nacional.

Soluções emergenciais têm sido adotadas, pois não se pode tolerar que acidentes, tais como aqueles ocorridos com os vôos da GOL (setembro de 2006) e da TAM (julho de 2007), voltem a indicar uma falência total do sistema, já instalada segundo os críticos mais severos.

Sob o ponto de vista remuneratório, se a popularização do transporte aéreo fomenta o emprego a um universo crescente de trabalhadores, a concorrência acirrada

e a política de redução de custos das empresas acarretam uma redução dramática no nível salarial dos empregados, notadamente tripulantes, antigamente portadores de um *status* quiçá irremediavelmente perdido.

Este, porém, o da popularização, parece ser o caminho mais acertado, pois, do contrário, se a escolha do mercado recair pela volta da elitização do transporte aéreo e pela repressão da demanda com tarifas mais altas, opondo-se a uma tendência global e globalizante, o nível de emprego certamente será reduzido.

O táxi aéreo partilha desse mesmo cenário, entretanto, outras são as mazelas encontradas no setor, tais como terceirização de mão de obra, manutenção precária das aeronaves, informalidade na contratação de tripulantes etc. Não obstante, aqui também se observa um mercado mais vigoroso a cada dia.

No que diz respeito aos controladores de vôo civis, profundamente insatisfeitos com seus ganhos e condições de trabalho, somente a modernização dos equipamentos, o pagamento de salários condizentes com a responsabilidade do cargo e a implantação de uma carreira única, deslocados os militares exclusivamente para a defesa do espaço aéreo, mas com iguais benefícios, poderão aplacar a crise que angustia a categoria na atualidade.

A nossa viagem termina por aqui.

O Pássaro Civil espera reencontrá-los em um próximo vôo.