



**AS NOVAS ORGANIZAÇÕES DO TRABALHO E O SETOR AEROPORTUÁRIO:
UMA REVISÃO DE LITERATURA**

*THE NEW LABOR ORGANIZATIONS AND THE AIRPORT SECTOR: A
LITERATURE REVIEW*

Raphael Sepulveda Barino

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo – IFSP, Brasil

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6148-9311>

E-mail: raphaelbarino@hotmail.com

Omar Ayub

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo - IFSP, Brasil

Orcid: <https://orcid.org/0009-0003-5932-4894>

E-mail: omar.ayub@ifsp.edu.br

Submetido: 18 jul. 2023.

Aprovado: 11 set. 2023.

Publicado: 12 set. 2023.

E-mail para correspondência:

raphaelbarino@hotmail.com

Resumo: O presente artigo analisa o processo de precarização do trabalho no setor aeroportuário, influenciadas pelas novas tecnologias e impulsionadas através da nova legislação trabalhista, que já estavam em trânsito e que surgiram decorrentes da pandemia de COVID-19. Mesmo possuindo uma legislação própria, o segmento analisado é influenciado pelas mudanças no ordenamento jurídico trabalhista como um todo. Estas alterações que atingiram o setor aeroportuário, impulsionaram mudanças na morfologia das profissões inerentes a este campo de atuação, questionando empresas, sindicatos, trabalhadores e legisladores com a questão de como reagir frente estas mudanças e outras que surgirão como desdobramento destas. Para a realização deste estudo, optou-se pela metodologia qualitativo-documental para condução de pesquisas. Esta escolha partiu da necessidade da contextualização do tema com fins de embasar o debate sobre as questões apontadas. No processo de coleta de informações, constatou-se poucas pesquisas e estudos sobre o assunto direcionado ao setor de aeroportos, seja na parte acadêmica ou sindical. E, nesta vacância de discussão, foi objetivado com este artigo um confronto de ideias sobre o setor, sugerindo pesquisas mais aprofundadas sobre o tema, no que tange às influências políticas nos sindicatos, principalmente naqueles que visam apenas a arrecadação sindical em detrimento às reivindicações dos seus participantes sindicalizados. Como sugestões para estudos futuros, foi apontado como propulsor para mudanças no mundo do trabalho, abordando o método de produção conhecido como volvismo, sendo este divergente dos modelos tradicionais.

Palavras-chave: Mundo do Trabalho. Reforma Trabalhista. Precarização. Aeronautas. Morfologia das Profissões.

Abstract: This paper analyzes the process of precarious work in the airport sector, influenced by new technologies and driven by the new labor legislation, which were already in transit, and



which emerged because of the COVID-19 pandemic effects. Even having its own legislation, the segment analyzed is influenced by changes in the labor legal system. These alterations that reached the airport sector, promoted changes in the morphology of the professions inherent to this field of activity, questioning companies, unions, workers and legislators, with the question of how to react to these changes and others that will arise as a result of them. To carry out this study, we opted for the qualitative-documentary methodology for conducting this research. This choice stemmed from the need to contextualize the theme to support the debate on the issues raised. In the process of collecting information, it was found few research and studies on the subject directed to the airport sector, whether in the academic or union part. And, in this void of discussion, this article aimed at a confrontation of ideas about the sector, suggesting further research on the subject, regarding political influences on unions, especially those that only aim at union collection to the detriment of the demands of unions. its union members. As suggestions for future studies, it was pointed out as a driver for changes in the world of work, approaching the production method known as volvism, which is different from traditional models.

Keywords: Labor World. Labor Reform. Precariousness. Aeronauts. Morphology of Professions.

Introdução

A sociedade em que estamos inseridos, no curso da segunda década dos anos 2000, provavelmente não será a mesma daqui a 50 anos, como não era há 5 décadas atrás. Grandes mudanças tecnológicas transformaram o cotidiano em busca de adequação à nova realidade ⁽¹⁾. O desenvolvimento industrial e tecnológico trouxe uma série de revoluções que mudaram a forma de se viver, consumir, produzir e possuir. Vivemos em um momento de transição entre a 3ª e a 4ª Revolução Industrial, e o que há de concreto é que não há como prever o futuro do trabalho. O estudo das revoluções anteriores nos dá um vislumbre do que esperar, bem como o conhecimento das inovações que serão incorporadas sugerindo qual o melhor sentido a seguir ⁽²⁾.

Antunes ⁽³⁾, relata que a partir dos anos 90 percebeu-se uma acentuada mudança nas relações laborais ao redor do mundo, em especial no Brasil. O contexto de globalização e mundialização do capital acarretaram não apenas modernização das legislações trabalhistas, das capacidades produtivas e de serviços do país, mas também problemas de desemprego estrutural que não acompanharam índices de escolaridade ou crescimento populacional, potencializando problemas sociais. Ressalta-se que o desemprego no Brasil é um problema social e político desde os anos 80, que veio em um processo de intensificação seguindo até a atualidade.



Em uma sociedade produtora e comercializadora de mercadorias, evidencia-se que o trabalho é fundamental não apenas para a subsistência, mas também para a função social do indivíduo que nela é inserido, dando sentido à vida. Ainda segundo Antunes⁽³⁾, é um grande equívoco imaginar o fim do trabalho na sociedade produtora de mercadorias, entretanto é imprescindível entender quais mutações e metamorfoses vêm ocorrendo no mundo contemporâneo, seus principais significados e suas consequências mais impactantes.

Ao contrário das ideias que pregam sobre extinção das funções laborais, e a provável substituição por máquinas na esteira da automação de serviços e da indústria 4.0, este artigo buscou ilustrar de forma simples e direta como os postos de trabalho dentro do setor aeroportuário, incluindo funções embarcadas e terrestres, foram afetadas de forma a se atualizam e se adequaram de acordo com os avanços da sociedade, sejam estes avanços de natureza cultural, tecnológica e científica. As análises, comparações e identificações feitas são derivadas de pesquisas voltadas ao segmento aeroportuário, com o objetivo de identificar como a morfologia das profissões se desenvolveu dentro deste setor, alertando aos que estão inseridos nele como reagir frente às mudanças. Mudanças estas que se apresentam irreversíveis.

Este artigo surgiu a partir da observação das relações laborais como um todo, e das recentes mudanças na legislação trabalhista do país. Para impulsionar essas mudanças correntes, também houve a observação do evento adverso de escala global conhecido como a pandemia pela COVID-19, que interrompeu e abalou de forma abrupta atividades operacionais, estruturas financeiras e econômicas, principalmente do segmento alvo deste trabalho.

Justifica-se a relevância deste trabalho pela ausência no debate identificado no processo de pesquisa, sobre questões aqui abordadas, sendo estas na conjuntura social ou acadêmica, principalmente voltados ao segmento aeroportuário.

Metodologia

Para confecção deste artigo, foi realizada pesquisa de caráter qualitativo-documental de natureza informativa. A seleção de material para posterior revisão, organização e análise foi feita tendo como fonte de levantamento bibliográfico para contextualização as seguintes bases de dados e repositórios de trabalhos, a saber: (i) Google Acadêmico; (ii) SciELO; (iii) Scopus. Documentos legais, como acordos sindicais, leis, normas, portarias foram obtidas



através de sites governamentais, entidades de classe e outras entidades envolvidas no tema deste trabalho. Informações sobre a pandemia da COVID-19 foram obtidas através de portais de entidades de credibilidade e transparência internacional, além de notícias atualizadas a partir de veículos de comunicação nacionais e internacionais.

Para a pesquisa, foram utilizados os seguintes termos de buscas como palavras-chave: Mundo do Trabalho, Reforma Trabalhista, Precarização, Aeronautas, Morfologia das Profissões. Como critérios de inclusão e exclusão, foram considerados: a) publicações compreendidas entre 2015 e 2022; b) documentos em língua inglesa e portuguesa; c) documento tipo artigo; e d) com o *status* de publicados. Foram selecionados ao fim do processo de inclusão e exclusão dos documentos, um total de 47 arquivos, sendo 5 na base de dados Google Acadêmico, 20 na base de dados SciELO e 22 na base de dados Scopus. Após, foram eliminados arquivos duplicados, sendo retirados 14 documentos do montante. Com a leitura dos resumos, foram excluídos outros 8 arquivos. Ao fim, foram selecionados o total de 25 arquivos para consulta.

A partir das informações obtidas na consulta aferida, através dos termos consultados individualmente, uma análise de cenário foi conduzida, e sua interpretação aplicada ao segmento aeroportuário, gerando as conclusões que resultaram na confecção deste documento.

Resultados e Discussões

Nesta seção é discutido o ambiente no qual o profissional do setor aeroportuário está inserido, comentando sua qualificação profissional e o papel dos sindicatos nesse processo. Também é abordado a influência das novas tecnologias, além da forma como a pandemia da COVID-19 contribuiu para precarização do trabalho no setor, e como as recentes mudanças da legislação trabalhista influenciam o segmento.

Qualificação do profissional aeroportuário

Segundo o Anuário Brasileiro de Recursos Humanos para Aviação Civil ⁽⁴⁾, qualificação, certificação e treinamento constante é o cenário em que se encontra inserido o profissional aeronauta. Exigências essas devido ao alto valor agregado do material transportado pelas companhias, vidas. É nesse contexto que o setor aeroportuário se insere, aliando e prezando pela eficiência operacional, o que contempla inúmeros pré-requisitos.



Tais requisitos estão sob o controle sobre o licenciamento e a formação profissional dos trabalhadores da aviação civil é regulado de acordo com as recomendações da Organização Internacional da Aviação Civil (OACI) e realizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Estes parâmetros são seguidos pelos Estados signatários da Convenção de Chicago, como é o caso do Brasil, conferindo uma harmonização internacional sobre as competências e requisitos a serem exigidos aos postulantes a cargos na indústria da aviação como toda tripulação que inclui pilotos, copilotos, comissários, e a equipe de terra como despachantes e mecânicos de voos e de manutenção aeroviária⁽⁵⁾.

Como exemplo destes parâmetros, o Anexo 1 da OACI envolve temas inerentes ao licenciamento de membros da tripulação de voo (pilotos, copilotos, engenheiros de voo e navegadores de voo), controladores de tráfego aéreo, operadores de estação aeronáutica, técnicos de manutenção, despachantes de voo, transportadores de carga, equipes de emergência de aeródromos, operadores de guichê, instrutores de voo, escolas de aviação, agentes reguladores, e aeronautas como um todo⁽⁵⁾.

Internalizando no âmbito jurídico da responsabilidade de treinamento do aeronauta, a legislação nacional tem como referências o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) sob a Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986⁽⁶⁾, a Lei do Aeronauta e o Marco Regulatório da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). O Art. 8º da lei 11.182, de 27 de setembro de 2005 (Lei de Criação da ANAC), versa que a ANAC é a responsável por regular e fiscalizar todos os serviços, produtos e processos da indústria, habilitando pessoas e sistemas para tal fim.

Exemplificando a importância destes dispositivos legais, Chiarello e Knezevic⁽⁷⁾ comentam que num contexto de profissionais de manutenção de aeronaves, a leitura e compreensão de instruções são feitas por profissionais, como técnicos e tecnólogos, que, em sua maioria, não são falantes nativos da língua inglesa, pois aproximadamente 80% dos trabalhadores do setor da aviação não têm o inglês como primeira língua, mesmo sendo uma padronização internacional. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) nº 65, que regulamenta a profissão de mecânico aeronáutico, entre outras, não menciona a obrigatoriedade de proficiência em inglês por parte dos profissionais da área, mas a disciplina de inglês técnico é incluída como conteúdo mandatório nos cursos formadores de mecânicos homologados⁽⁸⁾.

Em 2019 foi lançado o 61º Anuário Brasileiro de Recursos Humanos para Aviação Civil, Emenda nº 13⁽⁹⁾, que teve como objetivo a qualificação da situação da mão de obra envolvida em toda cadeia do transporte aéreo e indústria aeronáutica. O estudo visava o futuro



desses profissionais em suprir as demandas e por fim recomendações de políticas públicas e das melhores práticas aeronáuticas e educacionais:

Segundo os dados divulgados no Anuário e apresentados durante o lançamento, no período de 2012 a 2016 as licenças emitidas tiveram uma redução de mais de 40%. O ano de 2016 apresentou uma queda de 30% nas licenças emitidas em relação ao ano anterior, com destaque para a licença de Comissário de Bordo e Piloto de Helicópteros, que apresentaram redução de 69% e 45%, respectivamente. ⁽⁹⁾

Ainda sobre esse estudo, ressalta-se que os profissionais brasileiros possuem em média 37 anos de idade, e ao longo dos anos é perceptível o envelhecimento da mão de obra, ou seja, poucos jovens ingressando no setor aéreo ⁽¹⁰⁾.

A qualificação do profissional que vislumbra adentrar no ramo aeroportuário demanda investimento e tempo superiores comparados a outras profissões. Por esse motivo, muitos desses aeronautas não conseguem outras formações, limitando sua atuação a apenas ao segmento específico e dificultando a prospecção de posições em outros setores.

O papel do sindicato na formação dos aeronautas

Frente à crescente automação dos serviços prestados, principalmente nos processos não embarcados, há uma urgência na mudança da atuação dos líderes sindicais. De acordo com o portal Poder360 houve uma queda de arrecadação sindical a partir de 2018, quando o pagamento sindical passou a ser facultativo ⁽¹¹⁾. Com esse fato, muitos sindicatos passaram a flexibilizar os direitos trabalhistas, os adaptando ou suprimindo, para que os interesses econômicos patronais sejam prioridade em detrimento aos direitos já conquistados pelos empregados, sofrendo um afrouxamento, proporcionando uma redução ou até mesmo eliminação do que já foi conquistado.

A Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo (ABESATA) ⁽¹²⁾, por exemplo, apoia medidas de precarização em troca de arrecadação sindical, ou seja, mais associados, mais faturamento. Os direitos trabalhistas perdem muito do que foi conquistado em outra época em que o sindicato brigava pelos seus direitos. Regras foram extintas, como por exemplo, o da jornada *in itinere* (que se refere ao período em que o funcionário estaria à disposição da empresa por estar em deslocamento para o local de trabalho ou voltando para casa), normas foram flexibilizadas permitindo redução do intervalo para almoço e descanso para 30 minutos, por meio de negociação coletiva, quando o labor exceder de 6 horas.



Para justificar seu posicionamento, a associação afirma que existem oportunidades tanto na abertura de novas empresas para absorver o mercado de aeronautas disponíveis, quanto para exploração de novos serviços, visto que as atividades comerciais não só contemplam o agenciamento de carga, como também envolvem toda a parte de facilitação para passageiros e tripulação, incluindo salas VIP, reserva de hotéis e carros, entre outras atividades ⁽¹²⁾.

Ou seja, há uma questão política mercadológica envolvida, tendo o poder público que assumir sua responsabilidade na geração de poder e renda, alinhado com o setor privado e estas associações e sindicatos, para a preservação do direito ao trabalho e manutenção do setor como um todo.

COVID-19 e a expansão da precarização do trabalho dentro do setor aeroportuário brasileiro

Com o advento do Sars-Cov-19, mais conhecido como coronavírus no início do ano de 2020, a oferta de voos nacionais, regionais e internacionais sofreu grande impacto entre oferta e procura em consequência das medidas de restrições sanitárias e de circulação por meio de *lockdowns* ⁽¹³⁾. Houve uma brusca mudança nos protocolos para adaptar as companhias aéreas, seus trabalhadores e passageiros para que as operações fossem mantidas em escala mínima de funcionamento.

Mudanças operacionais afetaram as equipes de bordo, como a limitação dos serviços de alimentação durante a viagem, evitando a retirada das máscaras pelos passageiros durante a ingestão de líquidos e comida. Apesar de aparentar ser o principal papel das equipes de comissários, a alimentação durante o voo é a função que demanda mais tempo e requer o maior número de aeronautas. O cancelamento temporário das refeições teve como propósito diminuir este tipo de movimentação dentro da aeronave, diminuindo o risco de infecção de passageiros e tripulação ⁽¹⁴⁾.

Com limitação de suas funções e diminuição de equipe de bordo autorizado pela ANAC, apresenta-se um cenário ideal para adoção e consolidação da filosofia *low cost* nas operações destas empresas que não atendem a este mercado ⁽¹⁵⁾.

Segundo Yu *et al.* ⁽¹⁶⁾, em períodos de crise econômica, os aeroportos são forçados a reduzir as despesas com pessoal, a fim de equilibrar os gastos com a redução de receitas. A diminuição na movimentação de passageiros e os baixos fatores de carga produzem ineficiência para os terminais, acarretando grandes prejuízos ⁽¹⁷⁾.



Como alternativa, lista-se a pesquisa feita por Yu *et al.* ⁽¹⁶⁾ onde foram analisados caminhos alternativos para realocação de recursos humanos em dezoito aeroportos em Taiwan, a partir de funcionários regulares certificados por exames nacionais e funcionários contratados. O estudo evidenciou que a realocação pode ser uma rápida alternativa, e depende se nos terminais há dificuldade na comunicação organizacional e se os membros compartilham de uma visão comum para aumentar o desempenho através da redução de custos com funcionários.

A influência das novas tecnologias e o setor trabalhista aeroviário

A automação de processos é um assunto controverso. Quanto mais se desenvolve a tecnologia, mais setores aéreos são automatizados. Para as empresas esses processos são lucrativos, mas para os seus funcionários nem tanto. Delgado ⁽¹⁸⁾ escreve sobre a flexibilização trabalhista advinda da tecnologia que modifica as atividades exercidas por vários trabalhadores concentrando a atividade em um único trabalhador. Esse processo de automação acaba gerando uma redução das despesas com o pessoal, a diminuição e consequente extinção desses postos de trabalho.

A mecanização em larga escala com tecnologias cada vez mais avançadas, não ocorre com a mesma rapidez com que os postos de trabalhos se atualizam, justificando a diminuição do número de trabalhadores e das atividades realizadas por eles. Trocar profissionais por equipamentos sem seu reaproveitamento em outros postos é utilizar a mecanização para intensificar a produtividade com menor custo.

Pochmann ⁽¹⁹⁾ afirma que investir em tecnologia de modo a alterar as bases de produção, leva a redução dos postos de trabalho com aumento da produtividade e redução de custos. Quando se foca apenas no aumento da produtividade, a questão qualidade passa a ser um objetivo secundário, sem a preocupação de manter ou aumentar a qualidade da produção/serviço. No setor aeroportuário, a extinção da mão de obra não está distante e será consequência da gradual precarização do trabalho, fomentado pela automatização. Segundo a ABESTA ⁽¹²⁾, a grande maioria dos aeroportos brasileiros terão embarque 100% digital dentro de poucos anos.

Na vanguarda da automação, a Infraero foi pioneira no serviço de auto despacho de bagagem nos aeroportos brasileiros ⁽²⁰⁾. O que gerou uma mudança significativa frente ao balcão de atendimento ao cliente. Como o nome mesmo diz: auto despacho, o processo é



feito de forma autônoma pelo viajante. Esse tipo de serviço abre precedentes para infrações, como o embarque de produtos não permitidos e até tráfico. Atualmente, outros serviços automatizados já estão disponíveis aos usuários da aviação civil como: os acessos à sala de embarque por leitura de código de barras, *check-in online* ou em *totens*.

Os *totens* são bons exemplos de como a automatização de processos pode gerar a precarização trabalhista no setor aéreo. Este novo processo é feito a partir do *scanner* de documento e verificação facial. Desta forma, não permite uma triagem de segurança aeroportuária e outras verificações. A utilização de *totens* compartilhados pelas empresas em um único equipamento, agrava ainda mais os profissionais da área com a diminuição de um número maior de funcionários das empresas, agravando ainda mais o processo de precarização, pois acumula várias funções e atividades em um só funcionário, sobrecarregando este de afazeres, gerando assim uma polivalência laboral forçada, desrespeitando a própria lei trabalhista que ruma a flexibilização, gerando desvio de função.

Novas tecnologias são a prova da evolução tecnológica rumo a otimização, porém aplicada ao setor aeroportuário representa precarização e insegurança de processos. Uma vez que a presença humana se faz necessária para a verificação em uma triagem inicial foi dispensada (seja ela por parte da companhia aérea ou por parte do poder público e a autoridade competente), deixa o sistema de segurança fragilizado e sujeito a ações terroristas, ações de roubos e furtos em terminais de passageiros e de cargas, fuga de foragidos com documentos falsos, tráfico de drogas, animais ou outras contravenções, uma vez que se elimina uma etapa de verificação, deixando exposto todo o sítio aeroportuário.

Influência das mudanças na legislação trabalhista no setor aeroportuário

Conforme elucidam Krein e Buarque⁽²¹⁾, as medidas de flexibilização do mercado de trabalho são uma constante desde, pelo menos, a ditadura militar com a substituição da estabilidade decenal pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), introdução dos contratos temporários e políticas de arrocho salarial.

Os princípios trabalhistas que regulam a relação de emprego do aeronauta são alicerçados nos princípios da proteção, que versa sobre a igualdade entre empregado e empregador. O Princípio da Inalterabilidade contratual lesiva veda as alterações do contrato de trabalho que tragam prejuízo ao empregado. Também há o Princípio da Irrenunciabilidade



de direito, onde o empregado não pode renunciar aos seus direitos como férias, salários, horário de almoço, dentre outros ⁽²²⁾.

Segundo o parágrafo 3º, do artigo 443 da reforma trabalhista ⁽²³⁾ aprovada pelo Senado Federal do Brasil em julho de 2017, os aeronautas são regidos por legislação própria, sendo excluídos da atualização da legislação. Porém, mesmo com a proteção legal inerente aos profissionais deste segmento, houve no período pandêmico acordos entre as entidades de classe, trabalhadores e empregadores rumo à precarização.

Mesmo com toda proteção fornecida pelo arcabouço legal que rege as relações laborais entre aeronautas e seus contratantes, os trabalhadores sofreram com os impactos da pandemia no mundo do trabalho. Com a redução de oferta e demanda de voos, o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), representando a classe por meio do acordo coletivo emergencial com vigência no período de 01/04/2020 a 30/06/2020, agiu garantindo a preservação de empregos e salários, porém alterando o regime de folgas, instituindo programas de licença não remuneradas, flexibilizando o sobreaviso de escalas. Flexibilizações estas que se estenderam e perduram, levando o segmento rumo a equiparação das outras profissões.

A reforma trabalhista afeta trabalhadores associados à atividade aeroportuária, como seguranças, pessoal de apoio, logística e demais serviços, pois não estão inseridos dentro do sindicato dos aeronautas e estão à mercê de acordos de trabalho intermitente, redução ou ampliação de carga horária, escopo de atividades, perda de benefícios trabalhistas, condições insalubres de trabalho sem compensação.

Considerações Finais

O mercado de trabalho foi afetado por um evento inesperado, sendo o segmento aeroportuário um dos mais afetados, onde emergencialmente foram aprovadas resoluções, portarias e novas legislações de ordem sanitária, que foram impostas ao setor, trazendo um aumento na exigência de qualificação da mão-de-obra em um mesmo cenário de redução de custos devido às restrições de trânsito e drástica queda da economia em todo planeta.

O advento da COVID-19 no século 21 marcou toda uma geração tendo com certeza um lugar nos livros de história. Infelizmente, ao lado de outras infecções que marcaram a humanidade, como foi o caso da peste negra no século 14 e da gripe espanhola no século 20 como eventos sombrios. Esta pandemia, diferente de outras, teve um agravante, um mundo



interligado com viagens internacionais facilitando a disseminação viral, o que também acelerou a digitalização das relações, sejam elas trabalhistas, estudantis ou interpessoais. Porém, o setor aeroportuário não se enquadra em nenhuma outra categoria laboral que foi agraciada com a possibilidade de uso de recursos como trabalho remoto, necessitando se adaptar em tempo recorde ao que foi nomeado como novo normal, sob a pena de precarização dos serviços e perdas financeiras.

As mudanças das relações trabalhistas do setor aeroportuário foram impulsionadas pelas restrições impostas pelo evento pandêmico, impulsionando o que é conhecido como filosofia *Lean*, organização de processos que é alicerçada em parâmetros de produção enxuta, com menor contingente de pessoal, automatização sem a dependência ou com a interferência humana mínima, processos mais concisos e sem erros como justificativa de qualidade total, fato que não ocorre. Aplicado dentro do setor aeroportuário, onde a segurança operacional é primordial e está acima de outros objetivos secundários, pode acarretar problemas graves às operações aeroportuárias no Brasil. Um exemplo doméstico foi o evento conhecido como apagão aéreo de 2006, onde após uma série de problemas que revelaram falhas estruturais do setor, sendo a principal delas a falta de material humano para a operação dos sistemas, se desdobrou na necessidade de contratação de mais profissionais com melhores salários e menores cargas horárias, o oposto do que as últimas resoluções da ANAC propunham.

As consequências desta pandemia não afetaram apenas aspectos de saúde pública em nível mundial. Especificamente no Brasil, afetou as relações trabalhistas de forma drástica, dando continuidade a um processo de mudanças no setor aeroportuário que estava estagnado. Mudanças emergenciais que se tornaram permanentes, pois algumas medidas como redução de tripulação em voos instituídas pelo texto da portaria de nº. 6.973 de 14 de janeiro de 2022, redigida pela ANAC perdura mesmo após a ANVISA liberar atividades de serviço de bordo em março de 2022 ⁽²⁴⁾.

As mudanças práticas sobre o processo de precarização do mundo do trabalho no segmento aeroportuário não é algo recente, mas sim um projeto de cunho neoliberal em curso desde antes da estabilização do país ou do recente marco pandêmico. O mais preocupante dentro as “adaptações temporárias” é o acúmulo de várias funções e atividades em um só funcionário, sobrecarregando este de afazeres, gerando assim uma polivalência laboral forçada, desrespeitando a própria lei trabalhista que rumo a flexibilização. A especificidade do contrato de trabalho do aeronauta que não permite o trabalho intermitente ou terceirização é



uma forma de proteger o segmento mantendo o nível de qualidade dos profissionais e processos do setor, uma vez que não permite o desvio de função.

O Código Brasileiro de Aeronáutica traz dispositivos legais que permitem a terceirização de serviços auxiliares. Em 2009, a ANAC editou a resolução 116 regulamentando os serviços auxiliares ao transporte aéreo tendo seu início efetivo apenas no ano de 2017, com a aprovação do Projeto de Lei nº 4.302/1998 que foi transformado na Lei Ordinária 13429/2017 que versa sobre a terceirização de atividades de forma ilimitada e irrestrita ⁽²⁵⁾.

Por parte das empresas aéreas, foi considerada assertiva as mudanças no Projeto de Lei, uma vez que a terceirização de atividades auxiliares como hotelaria, limpeza dentre outros serviços de solo de natureza operacional como preparação e deslocamento de aeronaves em solo, a movimentação de cargas, é uma forma vantajosa de otimização de recursos, uma vez que estes serviços demandam menor tempo de execução e a mão de obra fica parte do tempo ociosa.

Mas o intuito não é melhorar a qualidade ou a produtividade dos serviços prestados, conforme já ocorrido no mercado brasileiro após lei de terceirização, quando a LATAM Airlines Brasil demitiu cerca de 1.200 empregados, os substituindo por terceirizados. Com este acontecimento, confirma-se que a terceirização é o propulsor da precarização, pois ao terceirizar implica diretamente na redução salarial, diminuição de benefícios e menor proteção legal nas negociações entre as partes.

Mesmo com uma representação sindical forte e atuante, o advento da COVID-19 funcionou como um embrião que está gestando profundas mudanças nas relações trabalhistas entre aeronautas e empresas. Um exemplo notório é a emenda ao Projeto de Lei 2.835/2019, que permite a terceirização dos tripulantes ⁽²⁵⁾. Sendo aprovada, esta emenda colocará em risco a segurança operacional dos voos, comprometendo a qualidade de serviços prestados e acarretará perda de direitos trabalhistas, levando a total precarização das profissões protegidas.

Após analisar o arcabouço jurídico que regulamenta a formação dos profissionais da categoria e as leis do trabalho que as regem, conclui-se que o setor possui uma proteção sindical forte e atuante, com acordos coletivos bem redigidos que protegem o trabalhador e seus direitos. Porém, a forte pressão política que promove contínuas mudanças da legislação do setor é o maior propulsor das mudanças das relações do trabalho no setor aeroportuário rumo à precarização.



Para reverter toda a precarização dos postos de trabalho, os sindicatos convergem em uma negociação entre empresas aéreas e seus colaboradores, como é o caso do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), que está tentando alinhar a negociação das reivindicações da categoria com as empresas aéreas. A pauta já foi aprovada pelos aeronautas com reivindicações da categoria para a renovação da Convenção Coletiva Trabalhista para o biênio 2022/23.

Recomenda-se para estudos futuros abordar a influência política nas relações laborais no setor aéreo e o risco destas influências em corroer a proteção prevista por acordo coletivo aos trabalhadores aeroportuários. Os riscos da influência partidária em mudanças do setor, uma vez que ainda protegidos por um sindicato forte e atuante, há manobras políticas por medidas provisórias para driblar a segurança jurídica no que tange aos direitos trabalhistas alcançados pela classe dos trabalhadores aeronautas do Brasil.

Há também a necessidade de debates e estudos sobre a transformação dos sindicatos e a incorporação no mercado de trabalho brasileiro do método denominado volvismo, como propulsor de mudanças estruturais no mundo do trabalho.

Referências

1. Diniz M. Os donos do saber: profissões e monopólios profissionais. Rio de Janeiro: Revan; 2001.
2. Gimenez DM, Santos AL dos. Indústria 4.0 e seus impactos no mundo do trabalho. RBEST. 2021; 3. <https://doi.org/10.20396/rbest.v3i00.15969>
3. Antunes R. Desenhando a nova morfologia do trabalho: as múltiplas formas de degradação do trabalho. Revista Crítica de Ciências Sociais, 2008; 83: p. 19-34. <https://doi.org/10.4000/rccs.431>
4. Agência Nacional de Aviação Civil - Anac. Anuário Brasileiro da Aviação Civil. 2016; [citado 10 de mai 2022]. Available from: <https://www.gov.br/anac/pt-br/.noticias/2017/anac-apresenta-o-anuario-do-transporte-aereo-2016>
5. Macedo GS. A regulação sobre os treinamentos na aviação civil: assimetria de informação e o uso de blockchain como alternativa para os registros educacionais. Enap; [citado 10 de mai 2022]. Available from: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/4802>
6. Brasil. Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 7.565 de 19 dez 1986, dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - Cba. Brasília; 1986. [citado 20 de mai 2022]. Available from: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm



7. Chiarello O, Knezevic J. The Role of Simplified Technical English in Aviation Maintenance. 2013. [citado em 12 mar. 2022]. Available from: <http://www.maintworld.com/HSE/The-Role-of-Simplified-Technical-English-in-Aviation-Maintenance>
8. Gonçalves HNG. Análise dos verbos mais frequentes em manuais de manutenção de aeronaves: um estudo baseado em corpus [dissertação]. Ifsp - São Carlos; 2017.
9. Instituto Brasileiro de Aviação. Anuário Brasileiro da Aviação Civil. 5ed. Rio Claro: Iba; 2020.
10. AeroFlap. Estudo apresenta perfil do profissional da aviação civil brasileira; [citado 06 mai 2022]. Available from: <https://www.aeroflap.com.br/estudo-apresenta-perfil-do-profissional-da-aviacao-civil-brasileira/> 2019
11. Ferrari H. Arrecadação com contribuição sindical caiu 97,5% desde 2017: pagamento caiu anualmente desde que a reforma trabalhista desobriga a contribuição sindical; [citado 26 de set. 2022]. Available from: <https://www.poder360.com.br/economia/arrecadacao-com-contribuicao-sindical-cai-975-desde-2017/>
12. Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo. Anuário Brasileiro de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo. São Paulo: 2014.
13. Gama Neto, RB. Impactos da Covid-19 sobre a economia mundial. Boletim de Conjuntura (BOCA). 2020; 2(5): p. 113–127. <https://doi.org/10.5281/zenodo.3786698>
14. Agência Nacional de Aviação Civil - Anac. Principais medidas do setor aéreo após início da pandemia de Covid-19 – Linha do Tempo.[citado 26 de abr 2022]. Available From: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/coronavirus/anac-covid-19-linha-do-tempo>
15. Cavalcanti PMB. Aviação civil: o modelo low-cost em rotas de longa distância [dissertação]. São Paulo: Escola de Administração de Empresas, Fundação Getúlio Vargas; 2015.
16. Yu MM, Chern, CC, HSIAO B. Human resource rightsizing using centralized data envelopment analysis. Omega. 2013; 41: p. 119–130. <https://doi.org/10.1016/j.omega.2011.06.009>
17. França ER. A pandemia e seus impactos no setor aéreo brasileiro [dissertação]. Araguaína: Universidade Federal do Tocantins; 2021.
18. Delgado MG. Direitos fundamentais na relação de trabalho. Rev. Dir. e Garantias Fundamentais. 2007; 13ed: (2):11-40.
19. Pochmann M. O emprego na globalização: A nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu. 2ed. São Paulo: Boitempo editorial; 2002.
20. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero. Infraero inova ao trazer o auto despacho de bagagens para aeroportos brasileiros. [citado 25 de set. 2022]. 2018.



Available from: <https://www4.infraero.gov.br/imprensa/noticias/infraero-inova-ao-trazer-o-autodespacho-de-bagagens-para-os-aeroportos-brasileiros>

21. Krein JD, Buarque CPC, Teixeira MO, Lemos PR. O trabalho pós-reforma trabalhista. São Paulo: CESIT; 2021.

22. Figueiredo CA, Soares DSS [dissertação]. O profissional aeronauta: a importância da constante atualização da legislação do trabalho. Fortaleza: Fametro; 2020.

23. Brasil. Secretaria Geral. Lei nº 13.467 de 13 de jul de 2017, altera a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília; 2017. [citado 28 abr. 2022]. Available from: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm

24. Agência Nacional de Aviação Civil - Anac. Defere pedido de Nível Equivalente de Segurança para o parágrafo 121.391(a)(4) do RBAC nº 121 referente à redução no número de comissários em voos com tripulação simples. Portaria nº 6.973/SPO, de 14 de janeiro de 2022 [citado 28 abr. 2022]. Available from: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2022/portaria-6973>

25. Brasil. Câmara dos deputados. Projeto de Lei nº 2.835/2019, autoriza a terceirização de tripulantes. Brasília; 2022. [citado 17 jun. 2022]. Available from: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2299175>



10.31072/rcf.v14i2.1331

Este é um trabalho de acesso aberto e distribuído sob os Termos da *Creative Commons Attribution License*. A licença permite o uso, a distribuição e a reprodução irrestrita, em qualquer meio, desde que creditado as fontes originais.



Open Access