

EMENDA 2 - Aditiva

Mesmo a abertura parcial de participação estrangeira nas empresas brasileiras para 49%, na prática a empresa investidora acaba controlando as principais decisões estratégicas da empresa brasileira.

A 5ª liberdade do ar, acordo assinado entre o estado brasileiro e outros países, permite que uma empresa estrangeira desembarque passageiros no Brasil e siga para outro destino no exterior. Caso uma empresa estrangeira tenha o controle de uma empresa brasileira, precisamos evitar que ocorra uma transferência de rotas (conseqüentemente de empregos) para a empresa controladora.

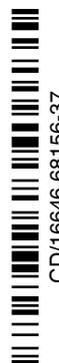
Atualmente temos o exemplo da empresa italiana "Alitalia" que teve 49% de suas ações adquiridas por uma empresa árabe "Etihad".

Os tripulantes foram obrigados a aceitar a perda de direitos trabalhistas e até mesmo salarial mas a principal perda foram as transferências de rotas (anteriormente operadas pela empresa italiana) para a controladora árabe (se utilizando os direitos de tráfego assinados pela União Européia e os Emirados Árabes Unidos) causando uma grande perda de postos de trabalho na parte italiana da holding formada.

O Brasil que tem o 3º maior mercado interno do mundo, uma posição geográfica estratégica para a entrada e saída da América do Sul rumo aos outros continentes e com um excedente de mão de obra qualificada (mais de 1500 pilotos trabalhando em empresas estrangeiras), não pode se furtar de proteger os postos de trabalho aqui existentes e, até mesmo, potencializar novos postos de trabalho em um momento tão crítico de nossa economia.

Tenho uma preocupação com relação aos empregos dos aeronautas - uma categoria que trabalha embarcada e que sem as proteções necessárias pode sofrer uma transferência de postos de trabalho a partir de rotas internacionais, hoje operadas por empresas brasileiras, transferidas para outros países.

Não menor é minha preocupação com a segurança de voo para toda a sociedade. A falta de controle no que diz respeito à segurança das operações realizadas por profissionais não habilitados e não treinados no Brasil, qual a qualificação destes tripulantes e a que órgão regulador eles se reportam?



Pelo exposto acima fica evidente a necessidade de uma emenda que proteja os postos de trabalho dos brasileiros e garanta a manutenção dos índices de segurança de voo no país por isso proponho a inclusão do parágrafo abaixo no artigo 181 da lei 7.565/86:

"§ 5º Voos internacionais operados por empresas aeroviárias brasileiras ou empresas estrangeiras que realizem operação societária com companhia aérea brasileira, valendo-se dos institutos previstos na Parte Especial, Livro II, Capítulos VIII ou X do Código Civil, ao se beneficiarem de direito de tráfego assinado pelo estado brasileiro, deverão ser operados exclusivamente por tripulações brasileiras, com contrato de trabalho no Brasil."



CD/16646.68156-37