

OF. PRES. nº 23/2023

São Paulo, 13 de janeiro de 2023.

À

LATAM AIRLINES BRASIL

ILMO. SR. JEROME CADIER

Presidente

E-mail: jerome.cardier@latam.com

c.c.

Ilmo. Sr. Júlio Cesar Guilherme Oliveira

Gerente Sênior de Recursos Humanos

E-mail: julioc.oliveira@latam.com

Ilmo Sr. Rafael Rastrello Rodrigues

Gerente Sênior de Segurança Operacional

E-mail: rafael.rastrello@latam.com

Ilmo. Sr. Marcelo Nascimento Marcusso

Coordenador de Segurança Operacional

E-mail: marcelo.marcusso@latam.com

Assunto: Relatos de Tripulantes acerca do Gerenciamento de Fatores Humanos na LATAM Airlines (SFTY 113_22)

Prezado Sr. Jerome Cadier,

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, doravante designado como “SNA”, entidade sindical com atuação e representatividade nacional, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, inscrita no CNPJ sob o nº. 33.452.400/0002-78, com sede localizada na Rua Barão de Goiânia, 76, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-020, endereço eletrônico juridico@aeronautas.org.br, neste ato representado por seu Diretor Presidente, Henrique Hacklaender Wagner, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, expor e requerer o quanto segue.

1. Em 16/12/2022, o SNA enviou o Ofício 931/2022 questionando a LATAM sobre reportes de fadiga recebidos por esta entidade sindical e solicitou medidas de melhoramento por parte da empresa na gestão de fadiga e das condições de trabalho dos aeronautas, o que impacta diretamente na segurança de voo.
2. Conforme relatado no Ofício 931/2022, reiteramos que, de acordo com diversos reportes de fadiga recebidos pelo Departamento de Segurança de Voo do SNA, a LATAM tem utilizado o máximo de horas nas programações e o mínimo/o limite nas horas de descanso. Reforçamos o alerta do risco à segurança

de voo devido ao aumento expressivo da fadiga e salientamos que os tripulantes evitam realizar reportes de fadiga diretamente para a LATAM por receio de represálias.

3. Ocorre que na resposta da LATAM, no Ofício SFTY 113_22, o Sr. Rafael Rastrello Rodrigues, Gerente Sênior de Segurança Operacional, ignorou os reportes legítimos e objetivos dos tripulantes, bem como alegou que o SNA não está cumprindo o seu dever de participar do Grupo de Ação de Gerenciamento da Fadiga (GAGEF) da empresa.

4. Assim sendo, o SNA esclarece que a decisão de não mais participar do GAGEF foi tomada em Assembleia Geral Extraordinária (AGE) pelos tripulantes da LATAM em 05/02/2020, devido à tentativa da empresa de utilizar o seu Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) para obter flexibilizações nas jornadas de trabalho dos aeronautas sem levar em consideração a exigência legal de celebração de Acordo Coletivo de Trabalho (ACT), bem como as manifestações contrárias desta entidade sindical no âmbito do próprio GAGEF.

5. Além disso, na referida AGE, o grupo de voo também aprovou que o SNA tomasse as medidas extrajudiciais e judiciais cabíveis para garantir que qualquer extrapolação de jornada tenha que ser aprovada pela categoria por meio de ACT, não bastando a existência de SGRF e GAGEF. Portanto, o SNA ajuizou Ação Civil Pública (ACP)¹ na qual a empresa já foi condenada em primeira instância a negociar ACTs para as flexibilizações de jornadas de trabalho pretendidas, ou seja, com a participação efetiva tanto do Sindicato como da deliberação por votação direta do grupo de voo.

6. Reforçamos ainda o nosso entendimento de que é a LATAM, durante o gerenciamento de fadiga no planejamento de malha, que estaria deixando de observar as diretrizes recomendadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para o melhor gerenciamento das programações², além de não adotar medidas mitigatórias adicionais que pudessem reduzir o risco da fadiga humana que, inclusive, já foram propostas por esta entidade sindical e elaboradas a partir da quantidade numerosa de reportes de tripulantes, a saber:

- a) Programar as escalas observando um rodízio e equilíbrio mais adequado entre programações e tripulantes de mesma função;
- b) Quando houver programações na madrugada, elaborar escalas que possuam turnos em sentido horário, mais fáceis de serem gerenciadas sob o aspecto do ciclo circadiano;
- c) Considerar uma redução do número de etapas voadas quando a jornada iniciar pela madrugada, especialmente aquelas compreendidas entre a WoCL;

¹ ACP 0000089-61.2020.5.10.0020 perante a 20ª Vara do Trabalho de Brasília – DF.

² Contidas na Instrução Suplementar IS N° 117-003, Revisão B “Gerenciamento de risco da fadiga – GRF”

- d) Estabelecer indicadores que monitorem o número de operações na madrugada, especialmente os pousos e decolagens que ocorram entre às 02:00 e 06:00, incluindo aeroportos críticos ou com operação especial (ex: SDU);
 - e) Reforçar nos canais de comunicação aos tripulantes a importância do reporte de fadiga e os canais corretos para envio de cada tipo de reporte;
 - f) Estabelecer métricas internas de desempenho do GRF que incluam SPIs e metas dos SPIs relacionados com o tempo de resposta aos reportes de fadiga;
7. Isto posto, **o SNA lamenta a postura do Gerente de Segurança de Voo, Sr. Rafael Rastrello Rodrigues, que ignorou os reportes de fadiga dos aeronautas da LATAM, bem como reitera a solicitação de um posicionamento da empresa sobre os referidos reportes e medidas de melhoria por parte da mesma no gerenciamento de fadiga e, conseqüentemente, da segurança de voo.**
8. Com protestos da mais elevada estima e distinta consideração, aguardamos uma resposta formal, no prazo máximo de **5 (cinco) dias**, e estamos à disposição para reunião presencial ou virtual para tratar do assunto.

Cordialmente,



Henrique Hacklaender Wagner
Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas