

OF. PRES. nº 142/2024

São Paulo, 20 de junho de 2024.

À Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho e da Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora (CODEMAT) do Ministério Público do Trabalho (MPT)

Ilma. Dra. Procuradora do Trabalho Cirlene Luiza Zimmermann

E-mail: cirlene.zimmermann@mpt.mp.br

Coordenadora do CODEMAT

Ilma. Dra. Procuradora do Trabalho Juliane Mombelli

Vice-Coordenadora do CODEMAT

E-mail: juliane.mombelli@mpt.mp.br

Assunto: Audiência Pública sobre a revisão do RBAC 117 da ANAC – Gerenciamento de risco de fadiga (extensão das jornadas de trabalho dos aeronautas e agravamento dos riscos à segurança de voo)

Prezadas,

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. Inicialmente, destacamos que o SNA tem por função legal e institucional a promoção de ações que visem a manutenção e a melhoria das condições laborais e sociais dos aeronautas¹.

¹ Constituição federal, artigos 8º e 10, *in verbis*:

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte: (...) III – ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas.

2. O SNA tomou conhecimento que o Dr. Procurador do Trabalho Charles Lustosa Silvestre sugeriu a participação da Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente do Trabalho e da Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora (CODEMAT) do Ministério Público do Trabalho (MPT) na Audiência Pública do processo de revisão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 117 da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) sobre Requisitos Para o Gerenciamento de Risco de Fadiga. Sendo assim, o SNA vem, por meio desta, colocar-se à disposição da CODEMAT para fornecer subsídios, apresentar suas preocupações e quaisquer esclarecimentos sobre o RBAC 117.

3. Em breve síntese, o RBAC 117 apresentou diversas flexibilizações nas jornadas de trabalho e tempos de voo dos aeronautas, que são definidas pela Lei 13.475/2017 (Lei do Aeronauta). Porém, a ANAC desconsiderou que para aumentar jornadas de trabalho é obrigatório que sejam realizados Acordos Coletivos de Trabalho (ACTs) por empresa ou uma Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) para todo um segmento da aviação.

4. A Constituição Federal, no artigo 7º, XIII, XXII e XVI cumulado com o artigo 8º, inciso III, e a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), no artigo 611-A, inciso I, determinam a realização de negociação coletiva para extensão da jornada de trabalho.

5. Sendo assim, o RBAC 117, nos termos em que se encontra atualmente, é inconstitucional e ilegal. Isso porque um RBAC é um ato normativo administrativo infralegal, ou seja, abaixo das Leis e principalmente da Constituição, bem como a ANAC é uma agência reguladora que não pode usurpar as funções legislativas do Congresso Nacional.

6. Tanto é assim, que o SNA vem obtendo êxito em ações judiciais contra empresas que buscaram aplicar extrapolações de jornada acima do permitido pela Lei do Aeronauta com base no RBAC 117, a exemplo do processo 0000089-61.2020.5.10.0020 contra Latam Airlines Brasil, e o processo 0010854-08.2023.5.15.0001 contra a Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

7. Além disso, a ANAC ignorou todas as contribuições do SNA no processo administrativo nº 00058.026483/2023-10 de revisão do RBAC 117, cujo intuito era dar constitucionalidade e legalidade, bem como mitigar os riscos de fadiga e à segurança de voo. Sobre este aspecto, é importante ressaltar que a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO, na sigla em inglês) impõe que a regulação do gerenciamento de fadiga deve ser baseada em “princípios científicos, conhecimento e experiência operacional”². Obviamente, os princípios científicos e o conhecimento só podem ser obtidos por acadêmicos e profissionais da área, enquanto a experiência operacional necessariamente é extraída dos aeronautas como principal fonte de dados.

² ICAO. *Fatigue Management Approaches*. Disponível em: <https://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Pages/FM-Approaches.aspx>

8. Neste sentido, a ANAC ignorou os preceitos internacionais básicos na regulação da fadiga, ao desconsiderar a experiência operacional dos aeronautas, expressa por meio de sua entidade sindical, que inclusive apresentou pesquisa quantitativa com amostragem expressiva de mais de 4 mil aeronautas³, bem como forneceu diversos subsídios baseados em relatos de fadiga para análise qualitativa; assim como não levou em conta o estudo científico da Dra. Izabela Tissot Antunes Sampaio, que, além de pesquisadora da Universidade de São Paulo (USP), é servidora da ANAC. Em sua Tese de Doutorado, “*Regulação e trabalho em jornadas irregulares: o caso de pilotos brasileiros*”⁴, a Dra. Izabela Sampaio aponta a importância das mitigações de fadiga e os riscos no aumento das horas de voo dos aeronautas sem levar em consideração todo o contexto do sistema, porém, apesar de também fornecido na Tomada de Subsídios, o estudo foi ignorado pela Agência.

9. Salientamos que a área técnica da Agência, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), propôs algumas mitigações à fadiga, porém, insuficientes e incapazes de resolver juridicamente a inconstitucionalidade e ilegalidade do Regulamento.

10. Sendo assim, do ponto de vista jurídico, se publicado conforme a proposta da ANAC, o RBAC 117 permanecerá eivado de inconstitucionalidade e ilegalidade ao extrapolar os limites legais de jornada de trabalho previsto na legislação trabalhista especial (Lei do Aeronauta), o que sequer poderia ser realizado por norma infralegal, e menos ainda sem a exigência de ACT ou CCT. Do ponto de vista da segurança de voo, a revisão do RBAC 117 não leva em conta as recomendações internacionais e científicas, a experiência operacional dos aeronautas, os dados empíricos que revelam os perigosos níveis de fadiga atingidos após a sua entrada em vigor.

11. Por todo o exposto, **o SNA solicita reunião com as ilustres Procuradoras da CODEMAT para apresentar suas preocupações sobre o RBAC 117**, que está eivado de inconstitucionalidade e ilegalidade desde sua origem, além de desrespeitar preceitos internacionais da aviação civil, elevando os riscos à segurança de voo.

12. Desse modo, informamos que os participantes da reunião solicitada por parte do SNA são:

Henrique Hacklaender Wagner

Diretor Presidente

E-mail: presidencia@aeronautas.org.br;

Clauver Tapia Castilho

Secretário Geral

E-mail: clauver.castilho@aeronautas.org.br;

³ SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS. *Relatório de pesquisa de fadiga*. Disponível em: <https://www.aeronautas.org.br/relatorio-de-fadiga/>

⁴ SAMPAIO, Izabela Tissot Antunes. *Regulação e trabalho em jornadas irregulares: o caso de pilotos brasileiros*. Implicações para o trabalho e para a saúde. USP, [S. l.], p. 1-325, 15 ago. 2023. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6143/tde-15082023-102742/pt-br.php>.

Tiago Rosa
Diretor de Segurança de Voo
E-mail: tiago.rosa@aeronautas.org.br

Dra. Márcia Gemaque
Gerente do Departamento Jurídico
E-mail marcia.gemaque@aeronautas.org.br

13. Com protestos da mais elevada estima e consideração, certo de sermos acolhidos, aguardamos resposta.

Cordialmente,



Henrique Hacklaender Wagner
Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas