

**ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) PROCURADOR(A) DO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO DE SÃO PAULO – PROCURADORIA
REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO**

O **SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS - SNA**, entidade sindical de representação nacional, registro sindical nº 00750008214-3, com sede localizada na Rua Barão de Goiânia, 76, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-020, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 33.452.400/0002-78, neste ato representado na forma de seu estatuto, por seu presidente, o Sr. Henrique Hacklaender Wagner, inscrito no CPF/MF sob o nº _____.____.____-____, endereço eletrônico juridico@aeronautas.org.br, por seus procuradores subscritos, instrumento de mandato anexo, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Senhoria, requerer **PEDIDO DE MEDIAÇÃO**, pelos motivos a seguir expostos:

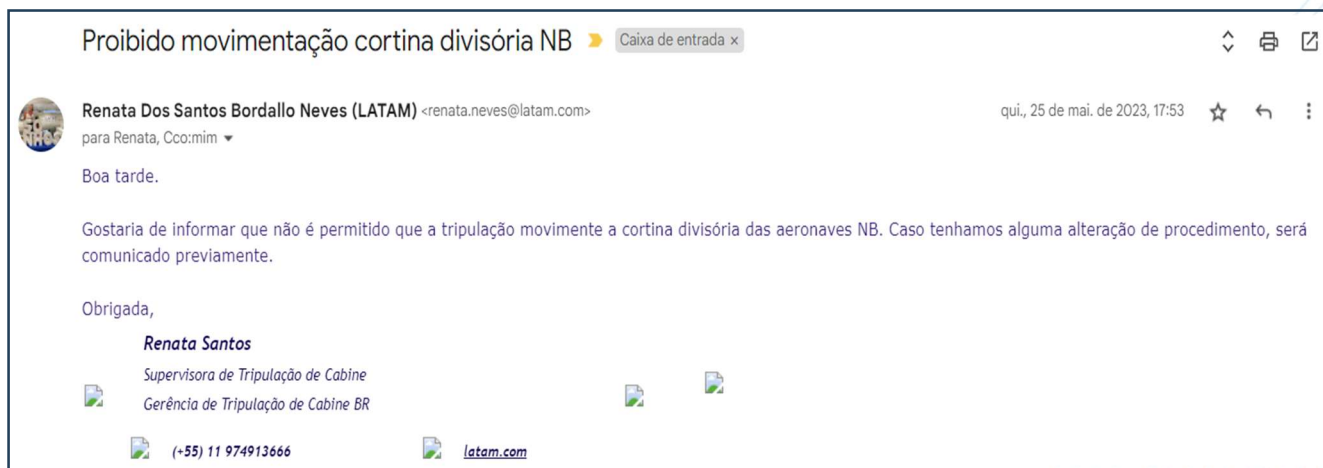
1. Contextualização dos fatos relacionados ao Pedido de Mediação

**a) Da nova tarefa atribuída aos Comissários – movimentação e manutenção de
“Cortinas Divisórias”**

O Sindicato foi comunicado a respeito de “Comunicados de Serviço” emitidos pela Tam Linhas Aéreas S.A, que tratam da “Cortinas divisórias móveis – frota NB”, que diz respeito à instalação de cortinas, as quais podem ser movimentadas para a devida ampliação ou redução do espaço necessário à cabine “Premium Economy”, conforme for a necessidade do voo.

Desde 2018, ano em que a Latam instituiu o “Premium Economy” em seus voos, a movimentação das “Cortinas Divisórias” é feita pela equipe de manutenção, especialmente pelo setor de interiores. Desse modo, a tarefa era de responsabilidade e estava na gama de atuação dos Aeroviários.

Inclusive, em 25 de maio de 2023, a supervisora de Tripulação de Cabine da Latam enviou e-mail à tripulação informando que não era permitido que a tripulação movimentasse a cortina divisória:



Contudo, a companhia aérea implementou que, desde 1º de março de 2024, nos voos DOM (Domésticos) e REG (Regionais), o procedimento de movimentação das “Cortinas Divisórias”, passou a ser de responsabilidade da Tripulação de Cabine, que deve movimentar as cortinas da fileira 3 para a 2, e vice-versa.

Dessa forma, a referida tarefa, antes desempenhada pela categoria profissional dos Aeroviários, passou a figurar **como nova atribuição** da categoria profissional dos Aeronautas.

Os Comissários de Voo¹ têm uma série de responsabilidades relacionadas à segurança de voo e dos passageiros, como, por exemplo, a execução de procedimentos de emergência e o atendimento ao cliente durante o voo. Com efeito, cumular outras funções pode comprometer a capacidade de desempenhar essas responsabilidades de forma eficaz, colocando em risco a segurança² dos passageiros e da tripulação, bem como contribuir para a fadiga humana.

¹ Segundo a Classificação Brasileira de Ocupações - CBO do Ministério do Trabalho, a função de comissário contempla as seguintes atividades:

5111: Trabalhadores de segurança e atendimento aos usuários nos transportes Títulos

5111-05 - Comissário de voo Aeromoça, Comissário de bordo, Inspetor de bordo

Descrição Sumária

Checkam equipamentos e instalações das aeronaves, trens e embarcações; prestam serviços aos usuários de transportes aéreos, ferroviários e fluviais; demonstram aos passageiros os procedimentos de segurança e emergência; servem refeições preparadas e bebidas; orientam usuários sobre procedimentos de segurança e promovem o entretenimento e o bem-estar dos usuários. Controlam a entrada e a saída de alimentos e materiais de limpeza; zelam pela manutenção da limpeza. Agem em situações de emergência. Cumprem rigorosamente normas e procedimentos técnicos e de segurança a bordo. (Fonte:

<http://www.mteco.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>

² A segurança de voo é valor inegociável, conforme descrito no Manual dos Comissários da Latam, item 17

O Sindicato, então, notificou a Latam, no dia 20/03/2024, para que cessasse a atribuição da movimentação de “Cortinas Divisórias” aos Comissários, sem, contudo, obter resposta da empresa.

Na sequência, a empresa, em nova comunicação enviada aos Comissários, afirmou que a nova função havia sido bem recebida pela tripulação e que, por essa razão, estariam ingressando numa nova fase das cabines Premium Economy, no dia 15 de março.

Posteriormente, em reunião realizada no dia 10 de maio, o SNA informou à empresa que os comissários continuavam apresentando denúncias relacionadas à dificuldade de movimentação das cortinas e que ocorreram situações em que os passageiros se machucaram.

Em 14 de junho, a Latam respondeu³ ao SNA informando que reforçou aos comissários, por meio de comunicado interno, que caso encontrem dificuldades no manuseio das cortinas, devem solicitar assistência à equipe de manutenção e reportar no RTC.

A empresa alega que a manutenção das cortinas continua a cargo de equipe própria, sendo atribuição do comissário somente eventual movimentação a bordo para aumentar o nível de conforto dos passageiros.

Paradoxalmente, a empresa, através de um comunicado de serviço, recomenda que os comissários efetuem o procedimento de manutenção:

³ <https://www.aeronautas.org.br/com-atraso-latam-responde-ao-sna-sobre-as-demandas-apresentadas-pelos-tripulantes/>



COMUNICADO DE SERVIÇO

Operador: JJ
Frota: NB DOM/REG
Data de publicação: 03/04/24
Data de implementação: 15/04/24

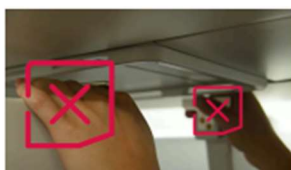
5. RECOMENDAÇÕES DA EQUIPE DE SEGURANÇA DO TRABALHO

A fim de cuidar da segurança dos nossos tripulantes de cabine, evitando lesões, é fundamental que todos sigam as orientações desenvolvidas para este procedimento pela equipe de segurança do trabalho.

- Este procedimento deve ser executado por duas pessoas.



- Não posicione seus dedos próximos ao sistema de encaixe dos painéis para evitar que se prendam.



- Caso seja necessário reconfigurar a cabine mais de uma vez, movimentando as cortinas divisórias, recomenda-se que a tripulação de cabine faça uma rotatividade para que todos possam realizar este procedimento.
- Execute este procedimento com sapatos de salto baixo, já que pode ser necessário usar o pedal do assento para alcançar a altura da barra central.



A verdade é que os comissários acabam deixando de fazer o reporte por medo de represálias por parte da empresa. Quando a situação exige a manutenção das cortinas, eles próprios acabam efetuando essa tarefa.

O Sindicato entende que a manutenção das cortinas em aviões é de responsabilidade da equipe de manutenção da companhia aérea. Essa equipe é composta por técnicos e engenheiros qualificados que garantem que todas as partes da aeronave, incluindo itens menores como cortinas, estejam em boas condições de funcionamento e seguras para

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representação:

Rio de Janeiro/RJ
21 3916-3800

Portal e redes sociais:

www.aeronautas.org.br
@sindiconacionaldos aeronautas    

uso.

Além disso, alguns comissários enfrentam dificuldades para movimentar cortinas ou proceder a manutenção das mesmas devido à altura. A altura média dos comissários pode ser insuficiente para alcançar e movimentar cortinas situadas em locais altos da cabine sem o uso de equipamentos auxiliares.

A movimentação de cortinas, especialmente em aviões maiores, pode exigir que os comissários se estiquem ou alcancem áreas que estão acima de sua altura natural, o que pode causar desconforto, esforço excessivo e até lesões.

Proceder à manutenção, como substituir ou ajustar cortinas, pode envolver ferramentas ou técnicas que não são adequadas para serem realizadas durante o voo, necessitando de equipamentos especiais e treinamento adicional.

Os comissários são treinados para atender os passageiros e garantir a segurança de voo, não para realizar tarefas de manutenção técnica.

Durante o voo, os comissários têm um cronograma rigoroso de atendimento, incluindo a preparação e a distribuição de refeições, atendimento a emergências e verificação da segurança dos passageiros.

Em casos onde é necessário acessar áreas mais altas, pode ser preciso o uso de escadas ou outras ferramentas de auxílio. No ambiente restrito de uma aeronave, o uso dessas ferramentas pode não ser prático ou seguro durante o voo.

Caso a instalação não seja adequadamente fixada por qualquer motivo, poderá resultar em lesões aos passageiros ou aos tripulantes durante o procedimento, podendo configurar um incidente de acordo com o MCA-3-6, sendo classificado da seguinte forma:

3.33 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

Qualquer evento envolvendo aeronave que poderá ser classificado como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo, permitindo ao SIPAER a adoção dos procedimentos pertinentes.

3.34 OCORRÊNCIA AERONÁUTICA COMPLEXA

Ocorrência aeronáutica que resulte na perda significativa de vidas, que envolva questões de segurança do transporte aéreo público, ou que seja do interesse público

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representação:

Rio de Janeiro/RJ
21 3916-3800

Portal e redes sociais:

www.aeronautas.org.br
@sindicatonacionaldos aeronautas    

3.35 OCORRÊNCIA ANORMAL

Circunstância que não se configura uma ocorrência aeronáutica e que não afeta a segurança da operação na qual a aeronave, seus sistemas, equipamentos ou componentes não funcionam, ou não são operados de acordo com as condições previstas, exigindo a adoção de medidas técnicas corretivas. A ocorrência anormal não é investigada pelo SIPAER.

3.36 OCORRÊNCIA DE SOLO

Ocorrência, envolvendo aeronave no solo, da qual resulte dano à aeronave ou lesão à pessoa(s), sendo o(s)fato(s) motivador(es) diretamente relacionado(s) aos serviços de rampa, aí incluídos os de apoio e infraestrutura aeroportuários; e não tenha(m) tido qualquer contribuição da movimentação da aeronave por meios próprios ou da operação de qualquer um de seus sistemas, não estando relacionado à operação da aeronave.

Ainda sob a perspectiva de Segurança de Voo, conforme delineado no Manual de Investigação do SIPAER – MCA 3-6, a Segurança Operacional é:

3.51 SEGURANÇA DE VOO OU SEGURANÇA OPERACIONAL (SAFETY)

Estado no qual o risco de lesão às pessoas ou danos aos bens se reduz e se mantém em um nível aceitável, ou abaixo deste, por meio de um processo contínuo de identificação de perigos e gestão de riscos

O direito de trabalhar num ambiente seguro e saudável, disposto no inciso XXII do art. 7º da Constituição Federal, ao garantir a “redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança” alberga direitos difusos, coletivos e individuais homogêneos.

A Convenção n. 155 da OIT, que trata da segurança e saúde dos trabalhadores e o meio ambiente de trabalho, foi aprovada pelo Brasil (Decreto Legislativo n. 2/1992). O disposto em seu art. 3º, alínea “e”, estabelece que a saúde não pode ser definida apenas como “ausência de doenças”, abrangendo também os “elementos físicos e mentais que afetam a saúde e estão diretamente relacionados com a segurança e higiene no trabalho”. Em seu parágrafo 4º, item 2, determina que a política estatal deve ser direcionada para “prevenir os acidentes e os danos à saúde que forem consequência do trabalho, tenham relação com a atividade de trabalho, ou se apresentarem durante o trabalho, reduzindo ao mínimo, na medida em que for razoável e possível, as causas de riscos inerentes ao meio ambiente de trabalho”.

Portanto, a alusão à “lesão ou ameaça de direito”, constante do inciso XXXV do art. 5º da CF/88, no que se refere ao meio ambiente de trabalho, deve ser interpretada sob a ótica de uma nova mentalidade. Ao invés da atuação restritiva, como resposta à ameaça

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representação:

Rio de Janeiro/RJ
21 3916-3800

Portal e redes sociais:

www.aeronautas.org.br
@sindicatonacionaldos aeronautas    

concreta ou lesão já consumada, deve prioritariamente evitar a ocorrência da lesão, diretriz calcada nos princípios da precaução e da prevenção, que passam a ser aplicados e ter efeitos irradiantes também no direito trabalhista.

Ao considerar esses pontos, fica claro que, por questões de ergonomia, segurança e divisão adequada de responsabilidades, comissários de voo, não devem ser responsáveis pela movimentação ou manutenção das cortinas em aviões. Essas tarefas devem ser reservadas para a equipe de manutenção especializada, que possui o treinamento e os recursos adequados para realizar essas atividades com segurança e eficiência.

Diante do exposto, requer o Sindicato seja designada audiência de mediação com a Tam Linhas Aéreas, inscrita no CNPJ n. 02.012.862/0001-60, com sede na Rua Ática, 673 – 6º andar – sala 62 – CEP: 04634-042 – Jardim Brasil, São Paulo/SP, para tentativa de conciliação.

Aproveita-se a oportunidade para reiterar votos de elevada estima e respeito.

São Paulo, 24 de julho de 2024.

MÁRCIA CRISTINA GEMAQUE FURTADO
OAB/SP 145.072

Sede:

São Paulo/SP
11 5090-5100

Representação:

Rio de Janeiro/RJ
21 3916-3800

Portal e redes sociais:

www.aeronautas.org.br
@sindicatonacionaldos aeronautas    