

OF. PRES. nº 334/2024

São Paulo, 09 de outubro de 2024.

À

AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

E-mail: presidencia@anac.gov.br

Ilmo. Tiago Sousa Pereira

Diretor

E-mail: diretoriatp@anac.gov.br

Ilmo. Bruno Diniz Del Bel

Superintendente de Padrões Operacionais

E-mail: spo@anac.gov.br

Assunto: Descumprimento dos itens reprogramação e atraso da programação pela AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A

Prezados,

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 Renascença, nº 801/112, conjuntos 41, 42, 51, 52, 61, 62, 71 e 72, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP: 04612-010, 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.

¹Constituição 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 recebeu denúncias de que a AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A estaria utilizando os institutos de reprogramação e atraso na programação previstos no Regulamento Brasileira da Aviação Civil 117 (RBAC117) em desacordo com o estipulado na norma e de maneira deliberada respectivamente “reprogramando” a jornada antes do seu início e atrasando a programação sem respeitar a antecedência preceituada.

3. Necessário citar na íntegra o item 6.4.6.3 do RBAC 117 que trata do instituto da reprogramação, conforme abaixo:

“6.4.6.3. Reprogramação da jornada de trabalho [117.B(i)(1) ou 117.C(i)(1)].

a. Esta seção se refere aos limites para a reprogramação de uma jornada de trabalho, uma vez que tenha sido iniciada.

i. A reprogramação que resulta no aumento de uma jornada deve, ainda assim, permanecer dentro dos limites de jornada e tempo de voo do MO para o novo número de etapas, considerando o mesmo horário de apresentação;

ii. A jornada reprogramada não pode exceder 4 horas em relação à jornada original.

iii. Cada tripulante deve considerar-se apto para a jornada modificada, declarando tal em formulário apropriado, a ser disponibilizado pelo operador.

b. Uma jornada reprogramada pode, posteriormente, ser estendida de acordo com os requisitos de extensão de jornada, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem.”

4. Desta feita não há dúvida ou margem interpretativa no caso da reprogramação, sendo a norma taxativa e objetiva acerca da possibilidade de utilização, sendo possível somente quando a jornada do tripulante já iniciou e é necessária a alteração da programação a ser realizada.

5. Ademais, a nova jornada deve respeitar alguns requisitos sendo que não poderá ser maior do que 4 (quatro) horas quando comparada à jornada original, não poderá exceder o limite máximo de jornada e horas de voo para o número de etapas voadas e cada membro da tripulação deve declarar-se apto para a jornada modificada.

Art. 10 É assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação.

6. No caso de atraso da programação a empresa não se atenta ao previsto no item 6.4.5.1 do RBAC 117, que prevê este instituto:

“6.4.5.1. Atraso na apresentação.

a. As seções 117.B(h) e 117.C(h) contêm requisitos sobre atrasos no horário de apresentação do tripulante. Atrasar o horário de apresentação pode resultar em períodos prolongados de vigília que, se não forem adequadamente gerenciados, possuem o potencial de causar impacto no risco de fadiga. Se o operador, no período anterior ao início de uma jornada, tomar conhecimento de circunstâncias que levem a um atraso no horário de apresentação do tripulante escalado para essa jornada, então é razoável que o horário de apresentação do tripulante seja atrasado.

b. De acordo com os limites contidos nos Apêndices B e C, o operador pode tomar a decisão de atrasar a jornada de trabalho caso ele consiga avisar o tripulante enquanto ele ainda não tiver deixado a acomodação para repouso, seja na base ou fora dela. O RBAC estipula os valores mínimos conforme abaixo, mas eles podem não ser suficientes, de forma que o MO deve refletir os períodos de antecipação reais para comunicação do atraso:

i. pelo menos 2 horas ou mais antes do horário de apresentação, quando o tripulante está na base contratual; ou

ii. pelo menos 1 hora ou mais antes do horário de apresentação para o serviço quando não estiver na base contratual.

c. Se um tripulante não for informado de um atraso de acordo com o item 6.4.5.1.b, a jornada desse tripulante deve ser considerada como iniciada em uma das seguintes opções:

i. o horário de apresentação original; ou

ii. o último horário de apresentação informado de acordo com o item 6.4.5.1.b acima

7. Importante ressaltar que reprogramar a jornada ou atrasar o horário de apresentação pode resultar em períodos prolongados de vigília que, se não forem adequadamente gerenciados, possuem o potencial de causar impacto no risco de fadiga.

8. Ressalta-se que a Lei do Aeronauta na seção VII, prevê no artigo 43 o sobreaviso e no artigo 44 a reserva, situações em que os aeronautas permanecem à total disposição do empregador, para atender as necessidades da empresa.

9. Ainda a Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular 2023/2024, trata na cláusula 3.3.11 (Do Sobreaviso) que o *“sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.”*. Continua o instrumento coletivo na cláusula 3.3.12 que a *“reserva é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 6 (seis) horas em que o tripulante permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.”*.

10. Como se pode notar, nas localidades onde as empresas mantêm suas bases operacionais, existem aeronautas de prontidão em reserva ou sobreaviso, aguardando pelos chamados do empregador. Apresentação no sobreaviso, em até uma hora e meia ou duas horas e meia após a comunicação para o início da nova tarefa, e na reserva, o tripulante já se encontra no local de trabalho, podendo se apresentar para o voo de imediato. Fato é que os aeronautas são escalados em reserva ou sobreaviso justamente para executarem serviços imprevistos ou para substituírem empregados que faltem à escala organizada.

11. Assim, não se justifica a utilização indiscriminada dos institutos da reprogramação de jornada e atraso na programação conforme a empresa tem realizado, pois o que a empresa realiza são alterações com novas programações totalmente diferente das programações previamente planejadas em escala.

12. A segurança de voo é um princípio fundamental em todas as operações de aviação comercial, e qualquer desvio dos procedimentos normativos estabelecidos pode comprometer não apenas a integridade física dos passageiros e da tripulação, mas também a confiança pública na segurança das operações aéreas. O entendimento e a aplicação da regulamentação irregular nos procedimentos citados neste ofício podem comprometer a segurança operacional resultando em situações de risco, aumentando a probabilidade de incidentes e acidentes aeronáuticos.

13. Diante do exposto, solicitamos que esta Agência Reguladora informe se concorda com a interpretação do sindicato de que **a reprogramação só pode acontecer após iniciada a jornada e se o atraso na apresentação deve ser comunicado ao aeronauta pelo menos 2 horas antes na base e 1 hora antes fora da base.**

14. Com protestos da mais elevada estima e distinta consideração, aguardamos uma resposta formal, no prazo máximo de **10 (dez) dias úteis**.

Cordialmente,



Henrique Hacklaender Wagner
Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas