

OF. PRES. nº 420/2024

São Paulo, 20 de dezembro de 2024.

À
AGÊNCIA NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
E-mail: presidencia@anac.gov.br

Ilmo. Bruno Diniz Del Bel
Superintendente de Padrões Operacionais
E-mail: spo@anac.gov.br

Assunto: Requerimento de fiscalização na empresa Azul Linhas Aéreas sobre operação em parceria com a euroAtlantic Airways na modalidade Wet-Leasing sem tripulação brasileira

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 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.
2. O SNA tomou conhecimento que a Azul Linhas Aéreas informou que celebrou parceria com a empresa euroAtlantic Airways para garantir a integridade de sua malha aérea durante a alta temporada, por meio da utilização da modalidade de Wet-Leasing.
3. No comunicado consta que a euroAtlantic Airways operará voos entre Viracopos (SP) e o Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, utilizando aeronave Boeing 777, com suporte de dois

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.

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.

voluntários da Azul em cada voo, os quais atuarão como representantes da empresa perante os passageiros. O comunicado da Azul informa ainda que “a equipe da euroAtlantic Airways passou por intenso período de treinamento com nosso time aqui no Brasil”.

4. Sendo assim, a Azul é considerada o operador/explorador da aeronave conforme o art. 123, inciso IV da Lei nº 7.565/1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), pois detém a condução técnica e autoridade sobre a tripulação, ainda que sejam empregados da empresa arrendadora.

5. Portanto, a prática adotada pela Azul ao operar voos entre Viracopos e Lisboa por meio de um contrato de Wet-Leasing, mesmo que autorizado pela Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), configura uma violação à legislação brasileira. De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica e a Lei do Aeronauta, a Azul, ao se apresentar como operadora do voo, está vinculada às normas que regulam a composição da tripulação. O artigo 156, parágrafo terceiro do CBA e o Artigo 6º, parágrafo terceiro da Lei nº 13.475/2017 (Lei do Aeronauta) estabelecem que aeronaves operadas por empresas brasileiras devem ser tripuladas por brasileiros, admitindo-se, em voos internacionais, apenas até um terço de comissários estrangeiros.

6. Ao permitir que uma empresa estrangeira conduza as operações integralmente ou que a tripulação não seja brasileira, a Azul descumpra tais exigências legais, não podendo se escorar em autorizações administrativas para legitimar essa conduta. Nesse sentido, é importante destacar que as decisões administrativas da ANAC não possuem o condão de se sobrepor à legislação federal, especialmente em questões que envolvem direitos trabalhistas. Dessa forma, qualquer autorização administrativa desta Agência deve respeitar a legislação vigente, inclusive trabalhista, sob pena de infringir normas imperativas de ordem pública.

7. É importante salientar que o artigo 20 da Lei do Aeronauta determina que a relação empregatícia dos tripulantes a bordo das aeronaves deve ser formalizada diretamente com o operador da aeronave. Esse dispositivo busca assegurar a proteção jurídica dos trabalhadores, garantindo-lhes o pleno acesso aos direitos trabalhistas, como registro em carteira, recolhimento de encargos sociais e segurança jurídica decorrente do vínculo empregatício direto.

8. A utilização do modelo Wet-Leasing desvirtua essa relação ao viabilizar uma terceirização da mão de obra dos aeronautas, transferindo as responsabilidades do operador para uma empresa terceira. Essa prática não encontra respaldo legal e afronta os preceitos protetivos estabelecidos pela legislação em vigor.

9. Além disso, não existe previsão legal para a prática de colocar comissários de voo brasileiros empregados no Brasil em uma aeronave estrangeira com pilotos estrangeiros. A mera e suposta “voluntariedade” dos comissários da Azul designados para trabalhar nestes voos não encontra nenhum respaldo legal, na legislação aeronáutica ou trabalhista, além de produzir riscos à segurança de voo para estes tripulantes e todos os demais passageiros de tão sui generis operação.

10. Ademais, a introdução de tripulações vinculadas a operadores estrangeiros, ainda que previamente treinadas, levanta preocupações quanto à padronização operacional, à segurança de voo e à continuidade dos padrões de atendimento que os passageiros da Azul esperam e merecem. Além disso, tal modelo pode resultar em uma concorrência desleal e ilegal no mercado de trabalho dos aeronautas nacionais.

11. Diante do exposto, **o SNA solicita que a ANAC proceda com a fiscalização detalhada da operação em questão, verificando o atendimento à legislação vigente e adotando as medidas administrativas cabíveis para sanar eventuais irregularidades.**

12. Com protestos da mais elevada estima e distinta consideração, aguardamos uma resposta formal, no prazo máximo de **5 (cinco) dias úteis**.

Cordialmente,



Henrique Hacklaender Wagner
Diretor Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas