

Após publicação da entrevista com o presidente da Latam Brasil, Jerome Cadier, no jornal Estadão no dia 22 de dezembro de 2018, e matéria sobre a aviação regular brasileira intitulada Ares Turbulentos, na revista da Gazeta do Povo, publicada no último dia 29 de dezembro, o Sindicato Nacional dos Aeronautas vem a público esclarecer alguns pontos.

Perguntado sobre quais as urgências do setor da aviação regular que ele diz estar doente, o CEO da Latam afirma que o mercado brasileiro não tem as mesmas condições de competitividade que o americano por causa da quantidade de folgas dadas aos pilotos do Brasil.

Em relação às folgas mensais, a lei americana prevê oito folgas por mês, porém os acordos coletivos são diferentes, e as principais empresas que voam para o Brasil têm um número muito maior de folgas, a exemplo da United e da Delta Airlines (média de 12 folgas/mês) e da American Airlines (11 folgas/mês). Todas têm mais folgas do que as brasileiras, que estabelecem 10 períodos de folgas por mês.

Os tripulantes brasileiros, quando comparados com os de empresas low costs, americanas ou europeias, têm desvantagem no número de folgas mensais. Por exemplo, a low cost Ryanair cuja escala é 5 dias de voo e 4 de folga, dando uma média de 12 a 14 folgas por mês e a americana Southwest, com 14 folgas por mês.

O exemplo dado pelo CEO da Latam foi o voo Brasil Telaviv com a tripulação chilena. Informamos que a legislação brasileira foi modernizada e permite, agora, via acordo coletivo, voos mais longos do que o previsto na legislação anterior, desde que acordado entre a empresa e o sindicato, com o aval de segurança de voo da Anac.

O SNA está à disposição para conversar com a empresa e já entrou em contato tanto com a Latam Brasil quanto com a Anac para negociar o acordo coletivo, para que esse voo específico seja realizado por brasileiros.

Na matéria da Gazeta do Povo, o professor do curso de Aviação Civil na Universidade Anhembi Morumbi e diretor de operações da TwoFlex, Francisco Perez, afirma que a nossa legislação estabelece limite de jornada de trabalho dos tripulantes abaixo da média mundial.

Este também não é um argumento válido, já que a legislação americana estabelece um limite de 100 horas de voo mensais, porém os acordos coletivos firmados com as maiores empresas americanas, que efetivamente voam para o Brasil e competem neste mercado internacional, trazem o limite de 85 horas ao mês, o mesmo limite atual do nosso país.

O SNA concorda que o setor da aviação comercial merece uma atenção especial do governo por ser fundamental na infraestrutura e no desenvolvimento nacional e que devem ser feitas reformas tributárias, como repercutido na matéria. Contudo a nós não nos cabe questionar esses termos. Respondemos apenas em relação à legislação trabalhista na qual estamos inseridos e à atuação do SNA em manter a média mundial, inclusive aumentando em alguns pontos o número de horas de voo, com menos folgas do que em outros grandes centros internacionais.

Ressaltamos que a Nova Lei do Aeronauta, junto com a Reforma Trabalhista, traz a flexibilidade nas normas de trabalho, sem perder de vista o safety, para que os tripulantes brasileiros possam manter as melhores práticas internacionais em número de horas de voo, jornadas de trabalho, número de folgas e com a segurança de voo que merecem.

A Nova Lei do Aeronauta foi desenvolvida desde 2011 até 2017, passando por três comissões na Câmara dos Deputados e duas no Senado, e em todas o projeto foi negociado com os parlamentares e todos os setores da indústria. Tivemos representantes do táxi aéreo (Snetax), da aviação comercial (Abear), da aviação agrícola (Sindag) e dos aeronautas (SNA).

Desta forma entendemos que esse projeto é um ganho para o país em segurança de voo, construído com a participação de todos, baseado em legislações internacionais.