

Of. 017/SNTPV/24.

Rio de Janeiro, 13 de maio de 2024.

Ilmo Sr.

Aderlei Nunes de Lima

Gerente de Serviços de Navegação Aérea

Assunto: Intervalo intrajornada SEM.

Em cordial cumprimento, o Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo, no uso de suas atribuições estabelecidas no Estatuto Social, vem apresentar questionamento sobre a intervalo intrajornada dos profissionais que atuam em Estações Meteorológicas de Superfície, levando em consideração os seguintes pontos:

- i. A redução do horário de funcionamento das Torres de Controle de Aeródromo em diversos aeroportos que recebem os serviços de navegação aérea da NAV Brasil e, na falta desse serviço, os serviços de informação de voo de aeródromo (AFIS) são prestados pelos APP;
- ii. Os elementos essenciais de informação que devem ser comunicados às aeronaves pelos Controles de Aproximação que prestam o AFIS, conforme estabelecido na ICA 100-37/2020 (Item 8.5.7, alínea a):
 - a) *informações meteorológicas relacionadas com as operações de pouso e decolagem, incluindo informações SIGMET:*
 - a direção e a velocidade do vento na superfície, incluindo suas variações significativas;
 - o ajuste de altímetro (QNH), arredondado para o hectopascal inteiro inferior mais próximo;
 - a temperatura do ar;
 - a visibilidade representativa no setor de decolagem e de subida inicial ou no setor de aproximação e pouso, se menor do que 10 km, ou o valor ou valores atuais do RVR correspondentes à pista em uso;
 - **condições meteorológicas significativas no setor de decolagem e de subida inicial ou no setor de aproximação e pouso; e**
 - **as condições meteorológicas atuais e a quantidade e altura da base da camada de nuvens mais baixas, para aeronaves operando segundo as IFR.**

Av. Franklin Roosevelt, 194 - Sl. 802/803 - Castelo - Rio de Janeiro - RJ - CEP: 20021-120

Telefones: 21 3916-3800#4505 / 98557-6720

E-mail: sntpvrio@gmail.com / secretaria@sntpv.org.br

- iii. A necessidade de coordenação entre os órgãos ATS e os Serviços de Meteorologia a todo momento para que os usuários tenham acesso às informações meteorológicas atualizadas através do prestador AFIS;
- iv. As atribuições do Profissional de Meteorologia lotado nas Estações Meteorológicas de Superfície, que compreendem, segundo a ICA 105-15/2021 (Item 2.5.2):

v.

A EMS tem as seguintes atribuições:

- a) cumprir as normas e as recomendações do DECEA;**
- b) manter vigilância meteorológica contínua no aeródromo em que se localiza e em sua vizinhança;**
- c) realizar observações meteorológicas à superfície para fins aeronáuticos e, quando previsto, sinóticos;*
- d) registrar os dados das observações meteorológicas à superfície;*
- e) confeccionar e divulgar informes meteorológicos relativos às observações meteorológicas realizadas;*
- f) realizar controle de qualidade contínuo das observações meteorológicas; e*
- g) manter interação com os Órgãos ATS e AIS locais, fornecendo informações meteorológicas observadas, que sejam importantes às operações aéreas, quando necessário.**

- vi. As informações fundamentais para apuração de ocorrências aeronáuticas, que incluem as informações meteorológicas, conforme a ICA 81-1/2023 (Item 4.1.2, letra f):

*4.1.2 Normalmente, a investigação inicial dos Incidentes de Tráfego Aéreo se realiza no próprio PSNA que tem jurisdição pelo espaço aéreo onde se deu a ocorrência. Nesse caso, o PSNA, independentemente de solicitação, deverá notificar à respectiva SIPACEA e, além de preservar as gravações originais, **providenciar a seguinte Documentação Fundamental:***

f) informações meteorológicas (ex.: MSG MET, METAR, TAF, SIGMET, Carta de Vento etc.) relacionadas com o espaço aéreo onde ocorreu o incidente;

vii. A redução do efetivo de meteorologistas em diversas Estações Meteorológicas de Superfície, **onde a escala de serviço permite apenas um operador por turno de serviço, inviabilizando o rodízio para o gozo do intervalo intrajornada;**

viii. O parágrafo 2º, da cláusula 36ª do Acordo Coletivo de trabalho em vigor:

Parágrafo 2º - Caso o(a) empregado(a) venha eventualmente laborar durante os períodos de descanso de que trata esta Cláusula, sem que haja compensação do trabalho realizado, a NAV Brasil remunerará como hora extra, nas mesmas bases pactuadas neste Acordo Coletivo de Trabalho, devendo o(a) empregado(a) registrar o período trabalhado por meio de sistema de controle fornecido pela NAV Brasil.

ix. Os parágrafos 3º e 5º, da cláusula 11ª do Acordo Coletivo de Trabalho em vigor:

Parágrafo 3º - A NAV Brasil acrescentará, a título de redução do adicional noturno, mais 7 (sete) minutos e 30 (trinta) segundos nos intervalos de descanso estabelecidos no artigo 71 da CLT, para cada hora da jornada de trabalho no período entre as 22h (vinte e duas horas) de um dia e as 6h (seis horas) do dia seguinte, para compensar o acréscimo decorrente da redução da hora noturna, ressalvadas as condições previstas nos parágrafos 4º e 5º desta Cláusula.

Parágrafo 5º - Caso o(a) empregado(a) venha a laborar durante o horário estabelecido para o descanso mencionado no parágrafo 3º precedente, sem que haja acordo específico de compensação ou outro horário seja estabelecido, a NAV Brasil remunerará o trabalho realizado como hora extra noturna, devendo o empregado providenciar o registro do período trabalhado por meio do livro de registro de ocorrências, além de solicitar o pagamento ou compensação à Chefia imediata por meio de sistema de frequência.

x. O item 10.1 do capítulo VI do Manual de Procedimentos de Processo (MPP SNA N° 5/ 2023, que trata sobre as premissas-chave deste manual:



10.1. Estrita observância a leis e regulamentos

- a) mesmo em situações de contingência de efetivo, a gestão da escala **deve primar pelo rigoroso cumprimento da legislação trabalhista e regulamentos operacionais pertinentes**, sempre buscando a plena conformidade;*
- b) a inobservância a qualquer dispositivo, seja legal ou regulamentar, deve ocorrer somente para evitar solução de continuidade na prestação de serviço essencial, quando esgotadas as demais possibilidades de cobertura. Portanto, o Gestor de Escala deve empregar as ações sob sua alçada para, primariamente, garantir a observância deste princípio.*

Diante dos pontos abordados anteriormente, o Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo identifica um conflito entre as normas trabalhistas e as exigências operacionais.

Em locais onde não é viável implementar um sistema de rodízio, devido à presença de apenas um Profissional de Meteorologia durante o turno de serviço, **a falta de remuneração pelo intervalo intrajornada viola o parágrafo 2º, da cláusula 36ª do Acordo Coletivo de trabalho em vigor**, pois caso contrário, o respectivo empregado estaria interrompendo suas responsabilidades descritas na seção “iv” deste ofício, o que não se admite. Esse cenário inviabilizaria a prestação de serviços aos usuários por meio da coordenação mencionada no mesmo trecho deste documento.

Embora a interrupção do Serviço de Meteorologia seja irregular, é importante que, caso ocorra justificadamente, os prestadores de AFIS sejam informados oficialmente sobre sua interrupção. Isso garante que os usuários do sistema estejam cientes de que a última atualização meteorológica disponível é o METAR/SPECI daquela hora, sem a supervisão de um Profissional de Meteorologia para garantir que as condições atuais do aeródromo permanecem em conformidade com o último boletim meteorológico.

É perceptível que, nesse caso, existiria uma lacuna nos Serviços de Meteorologia, o que deveria ser regularmente registrado, pois quando os empregados estão em seus intervalos intrajornada sem reposição expõe os órgãos ATS a possíveis riscos de fornecer informações meteorológicas desatualizadas. Durante o descanso intrajornada, os Profissionais de Meteorologia não estão disponíveis para a empresa (pois não é considerado como turno de trabalho, de acordo com o item IV.4.b. do MPP SNA N°5/2023).

Portanto, essa interrupção nos serviços, caso ocorra justificadamente, não deve gerar responsabilidade operacional para os funcionários envolvidos, tampouco para os órgãos ATS devido à falta de informações meteorológicas atualizadas. Essa situação pode impactar negativamente na qualidade da coleta de dados essenciais para investigação de ocorrências aeronáuticas, conforme estabelecido na ICA 81-1/2023. É, no mínimo, uma inconformidade.

Outrossim, cabe ressaltar que o serviço prestado pela EMS possui a **NATUREZA DE VIGILÂNCIA**, sendo o Profissional de Meteorologia obrigado, em conformidade ao Princípio da Legalidade (art. 37, *caput*, da Constituição Federal), a cumprir e fazer cumprir o dispositivo do item 2.8.3.3 da ICA 105-15/2021.

2.8.3.3 O Observador Meteorologista possui as seguintes atribuições:

- a) cumprir as normas e as recomendações do DECEA;*
- b) manter vigilância meteorológica contínua no aeródromo em que se localiza a EMS e em sua vizinhança;***

Deve, ainda, principalmente nos casos em que se opera o AFIS, por total impossibilidade desse órgão acessar as condições meteorológicas, fornecê-las quando solicitadas (além de quando as Torres de Controle as requererem), conforme item 2.8.3.3, alínea “h” e “i”, da ICA 105-15/2021.

2.8.3.3 O Observador Meteorologista possui as seguintes atribuições: [...]

- h) fornecer, mediante solicitação, os dados de direção e velocidade do vento à superfície à EMA local, quando for o caso;***
- i) interagir com os Órgãos ATS e AIS locais, fornecendo informações meteorológicas observadas, que sejam importantes às operações aéreas, quando necessário;***

Adicionalmente, mister se faz a realização de OBSERVAÇÃO METEOROLÓGICA ESPECIAL nas seguintes situações, preconizadas na ICA 100-15/2021:

3.1.2.6 A observação meteorológica especial deve ser realizada sempre que ocorrerem mudanças, de acordo com os seguintes critérios:

a) quando a direção média do vento à superfície mudar em 60° ou mais, em relação à última observação, e a média da velocidade for 10 kt ou mais, antes e/ou depois da mudança;

b) quando a velocidade média do vento à superfície mudar em 10 kt ou mais, em relação à última observação;

c) quando a variação da velocidade média do vento à superfície (rajadas) mudar em 10 kt ou mais, em relação à última observação, e a velocidade média do vento for 15 kt ou mais, antes e/ou depois da mudança;

d) quando o vento mudar, passando por valores de importância para as operações aéreas; os valores limites serão estabelecidos, levando em conta as mudanças do vento que: - requeiram uma alteração da(s) pista(s) em uso; e - indiquem que as componentes de cauda e lateral do vento na pista tenham mudado, passando por valores que representem os limites principais de utilização, correspondentes aos tipos de aeronave que operem no aeródromo;

e) quando a visibilidade predominante estiver melhorando e mudar para (ou passar por) um ou mais dos seguintes valores, ou piorando e passar por um ou mais dos seguintes valores: 800, 1.500, 3.000 ou 5.000 m;

f) quando o alcance visual na pista (RVR) estiver melhorando e mudar para (ou passar por) um ou mais dos seguintes valores, ou piorando e passar por um dos seguintes valores: 50, 175, 300, 550 ou 800 m; g) quando comece, termine ou mude de intensidade quaisquer dos fenômenos ou combinações deles: - precipitação congelante; - precipitação moderada ou forte (inclusive pancadas); - trovoada (com precipitação); - tempestade de poeira; e - tempestade de areia;

h) quando comece ou termine quaisquer dos fenômenos ou combinações deles: - nevoeiro congelante; - poeira, areia ou neve levantadas pelo vento; 26/73 ICA 105-15/2021 - poeira, areia ou neve sopradas; - trovoada (sem precipitação); - tempestade; e - nuvem funil (tornado ou tromba d'água);

NOTA: Trovoada é a sucessão de descargas elétricas e trovões, acompanhada, geralmente, de precipitação, sempre associada à nuvem CB.

i) quando a altura da base da camada de nuvens mais baixa, que cobre mais da metade ou toda a abóbada celeste, estiver ascendendo e mudar para (ou passar por) um ou mais dos seguintes valores, ou estiver descendendo e passar por um ou mais dos seguintes valores: 30, 60, 150, 300 ou 450 m (100, 200, 500, 1.000 ou 1.500 ft);

j) quando a quantidade de nuvens abaixo de 450 m (1.500 ft) mudar: - de SCT (ou menos) para BKN ou OVC; ou - de BKN ou OVC para SCT (ou menos);

k) quando o céu estiver obscurecido e a visibilidade vertical estiver melhorando e mudar para (ou passar por) um ou mais dos seguintes valores, ou piorando e passe por um ou mais dos seguintes valores: 30, 60, 150 ou 300 m (100, 200, 500 ou 1.000 ft); e

l) quaisquer outros critérios baseados nos valores de mínimos operacionais do aeródromo local para pouso e decolagem.

NOTA: Os valores previstos na alínea "l" devem ser estabelecidos pela Divisão de Operações do Órgão Regional do DECEA a que estiver subordinada a EMS, conforme os mínimos estabelecidos para a operação das categorias do respectivo aeródromo.

Sendo a natureza desses fenômenos absolutamente imprevisível, imperativo que o **Profissional de Meteorologia se mantenha presente, atento e vigilante durante todo o turno de serviço**, não sendo razoável o abandono do posto por qualquer motivo.

Inobstante, o Profissional de Meteorologia carece de atenção permanente para observar mudanças que justifiquem uma observação meteorológica especial, visto que esta pode se dar a qualquer momento.

3.1.2.8 A observação meteorológica especial tem início no momento em que for observada a ocorrência, mudança ou variação das condições meteorológicas que lhe deram origem. (ICA 100-15/2021).



Já não bastassem o abordado anteriormente, reforça-se a necessidade de vigilância a exigência de OBSERVAÇÃO METEOROLÓGICA LOCAL, no caso de incidente ou acidente aeronáutico no aeródromo ou suas imediações, o que, pela imprevisibilidade, requer a presença constantes do Profissional de Meteorologia.

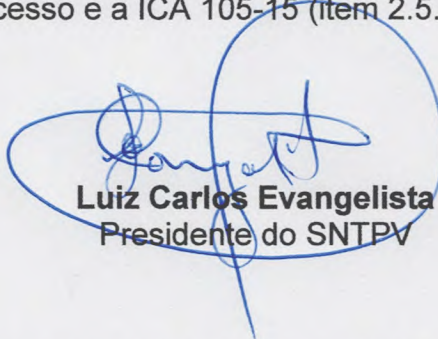
3.1.3 OBSERVAÇÃO METEOROLÓGICA LOCAL 3.1.3.1 A observação meteorológica local é aquela realizada *quando ocorrer um acidente ou incidente aeronáutico no aeródromo ou em sua vizinhança. Posteriormente, poderá ser fonte de informações para eventual investigação.*

3.1.3.2 A observação meteorológica local tem início no momento em que ocorrer o acidente ou incidente aeronáutico e não deve ser divulgada, apenas registrada em forma escrita e/ou digital, conforme as normas em vigor. (ICA 100-15/2021).

A NAV Brasil possui uma equipe de meteorologistas comprometidos com a segurança operacional, responsáveis por monitorar constantemente as condições meteorológicas dos aeródromos e nos arredores. É relevante mencionar que os usuários do sistema sempre recebem informações atualizadas durante as operações de pouso e decolagem.

No entanto, surgem queixas dos empregados em relação à falta de pagamento pelo intervalo intrajornada não desfrutado. O SNTPV propõe que a NAV Brasil solucione essa questão trabalhista e operacional, seja garantindo o cumprimento do ACT 2023/2025, com o pagamento correto dos intervalos não usufruídos, conforme expressamente disposto no parágrafo 2º, da cláusula 36ª da norma vigente.

Ademais, que se assegure transparência aos usuários, atualizando os procedimentos do MPP SNA N°05/2023, nos quais a interrupção da vigilância constante entra em conflito com o capítulo VI (item 10.1) do Manual de Procedimentos de Processo e a ICA 105-15 (item 2.5.2).


Luiz Carlos Evangelista
Presidente do SNTPV