

PLANO DE GREVE

NAVEGAÇÃO AÉREA CIVIL BRASILEIRA NAV BRASIL

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O PRESENTE PLANO DE GREVE VISA GARANTIR A SEGURANÇA DOS VOOS durante eventual paralisação parcial na prestação dos serviços civis de navegação aérea prestados pelos trabalhadores na proteção ao voo empregados na empresa pública Nav Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. – NAV BRASIL.

Este planejamento tem como escopo orientar os trabalhadores civis quanto às ações a serem tomadas durante eventual deflagração de greve e quanto à manutenção das atividades indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade **DE MANEIRA A ASSEGURAR QUE NÃO OCORRAM RISCOS OU PERIGOS À SEGURANÇA AÉREA** e à sobrevivência, saúde ou segurança da população durante a paralisação parcial na prestação dos serviços civis de navegação aérea.



DIANTE DO O IMINENTE COLAPSO DO SETOR AÉREO CIVIL BRASILEIRO – FATO QUE VEM SENDO ALARMADO INSISTENTEMENTE por este Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo – SNTPV junto à estatal NAV BRASIL; ao Congresso Nacional; à Presidência da República, por meio de sua Secretaria Geral – SGPR; ao Ministério de Gestão e Inovação em Serviços Públicos – MGI, por meio da Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais – SEST; ao Ministério de Portos e Aeroportos; ao Ministério da Defesa; ao Ministério Público do Trabalho – MPT, ao Comando da Aeronáutica, por meio de sua Assessoria Parlamentar – ASPAR e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA, e a demais sindicatos representantes de categorias de trabalhadores, **IMPERATIVO SE FAÇA TOMADA DE MEDIDAS EFETIVAS PARA CORRIGIR AS ATUAIS DEFICIÊNCIAS NO SETOR DE NAVEGAÇÃO AÉREA BRASILEIRA**, que enfrenta diversas degradações e cujo cenário cada vez mais se aproxima da crise do setor aéreo ocorrida em 2006 e 2007, denominado de “*caos aéreo*” ou “*apagão aéreo*”.

Registre-se que, desde **2013**, a categoria de trabalhadores responsável por garantir a segurança aérea, ou seja, que as **AERONAVES NÃO COLIDAM** entre si, ou com o solo, e da qual é requerida a garantia de que as aeronaves trafeguem de forma, segura, ordenada e rápida, vem sofrendo com a **PRECARIZAÇÃO** nas

condições de trabalho e na relação de emprego, chegando a um quadro atual de insustentabilidade. Esses profissionais encontram-se no limite de suas capacidades físicas, psicológicas e econômicas. Se nada for feito, há sérios riscos de que *tragédias* como as ocorridas em **2006** e **2007** se repitam. Assim,

CONSIDERANDO que a NAV BRASIL é responsável por **37%** dos *pousos e decolagens* no país; que movimenta mais de 1 milhão em tráfegos anualmente; que hoje conta com 1.608 empregados; e que está distribuída em quase todos os estados brasileiros, em 45 unidades, conforme seu sítio na internet, sendo responsável pela prestação do serviço público caracterizado pela manutenção da segurança aérea na qualidade de prestadora de serviços em navegação aérea delegados pelo Comando da Aeronáutica. Em essência, sua atividade resume-se na promoção da segurança aérea;

CONSIDERANDO o **INTERESSE PÚBLICO** envolvido na prestação de serviços de navegação aérea absolutamente seguros e regulares, em conjunto com a função social da propriedade e da empresa pública, principalmente, em se tratando de uma estatal cujo capital social é integralmente pertencente à União Federal e cuja atividade é essencial à sociedade;

CONSIDERANDO que a empresa é superavitária desde a sua efetiva criação, em 30 de junho de 2021, *auferindo em 2024 mais que 2,5 vezes o lucro estimado*, totalizando quase **108 milhões** de reais, contra o previsto de 41,2 mi (Nota Técnica n. SEDE-NTT-2024/00031 da NAVBRASIL).

CONSIDERANDO o descumprimento, por parte da NAV BRASIL, da Cláusula 82, §2º, do Acordo Coletivo de Trabalho – ACT 2023/2025, vigente entre 1º de maio de 2023 a 30 de abril de 2025, prorrogado por acordo parcial até 30 de junho de 2025.

CONSIDERANDO a violação, por parte da NAV BRASIL, do acordado junto ao Tribunal Superior do Trabalho – TST, em 13/10/2023, em que se previu a estruturação e aprovação, mediante comissão paritária, de um Plano de Cargos e Salários – PCS até 30/04/2024 (Processo TST N. 1000838-95.2023.5.00.0000);

CONSIDERANDO a quebra, por parte da NAV BRASIL, da promessa feita à categoria em vídeo publicado pelo Sr. Presidente da estatal, na data de 22/09/2023, em que se afirmou que o **PCS** corrigiria distorções históricas, quando, em verdade, *nem metade dos trabalhadores será contemplada* quando da implementação, tendo-se excluído na proposta da empresa os empregados mais antigos.

CONSIDERANDO a inobservância, por parte da NAV BRASIL, do pactuado na mesma audiência junto ao TST, de que deflagraria procedimentos necessários para realização de concurso para admissão de novos empregados, de forma a suprir a deficiência de pessoal existente – confessada às fls. 315 – desde 2023.

CONSIDERANDO a ruptura, por parte da NAV BRASIL, da responsabilidade por ela assumida nos mesmos autos, de buscar junto à SEST critério mais favorável para **REAJUSTE** do benefício do **AUXÍLIO DE ASSISTÊNCIA**

À SAÚDE na próxima data base (01/05/2025), o que não ocorreu e não se observa na prática da atual negociação em curso – fls. 317;

CONSIDERANDO que a **TABELAS** e os **PERCENTUAIS** de reembolso atualmente praticados no âmbito do benefício de auxílio de *assistência à saúde* são *incompatíveis* com os reajustes aplicados pelas operadoras e administradoras dos planos de saúde suplementar, anualmente corrigido na ordem aproximada de 20%, tornando excessivamente oneroso ao empregado o custeio – em alguns casos, chegando a *com-prometer até 60% do salário* – resultando em um esvaziamento/dificultação do acesso ao do trabalhador ao benefício, ou de sua manutenção;

CONSIDERANDO que os empregados da NAV BRASIL desassistidos de plano de saúde complementar majoraram os riscos à segurança aérea, pois o tempo para atendimento especializado no serviço público de saúde, em média, é mais dilatado que no privado, resultando em afastamentos dos trabalhadores da operação por períodos mais longos que os observados para aqueles que dispõe de plano complementar de saúde, atrasando seu retorno à operação, aumentando a carga de trabalho dos operadores na ativa, num cenário real, às vezes, **OPERANDO ABAIXO DOS MÍNIMOS** recomendados;

CONSIDERANDO a não efetivação, por parte da NAV BRASIL, do compromisso exposto na petição inicial do Processo TST n. 1000838-95.2023.5.00.0000, fls. 20, datada de 05/10/2023, em que a estatal asseverou perante o juízo que *“já havia iniciado” ações concretas* de curto e médio prazo para implantação de *políticas de incentivos e benefícios*, e do PCS, que reconheceria e valorizaria as peculiaridades da atividade, não concretizado até o momento, *falseando a verdade ante o juízo*;

CONSIDERANDO que **48%** dos trabalhadores nas atividades essenciais de segurança ao voo declara carer **EXERCER UMA SEGUNDA ATIVIDADE ECONÔMICA OU LABORAL**, realizada em seu período de folga (contraturno da escala), para a sua manutenção digna e de sua família, acrescentando riscos às operações aéreas pela privação do descanso reparador. Muitos desses trabalhadores desempenham mais de 10h de trabalhos como motorista de aplicativo; ou em atividades desgastantes fisicamente, como operador portuário (OGMO – estivadores, operadores de máquina, etc); professores; autônomos e profissionais liberais; muitos dos quais carecem *“dobrar o turno”*, iniciando atividades como o **CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO** imediatamente após o fim do turno da atividade econômica ou laboral paralela.

CONSIDERANDO a **FALTA CRÔNICA DE TRABALHADORES** percebida em todas as áreas da estatal, inclusive, nas atividades essenciais, fato confessado em 2023 pela empresa, no Processo TST N. 1000838-95.2023.5.00.0000, fls. 315, e retomado tão somente 2 (dois) anos depois, por meio do Edital n. 1/2025 – Processo Seletivo Simplificado, que regulou a contratação de pessoal temporário emergencialmente (pois, o último concurso para empregados efetivos foi realizado ainda na INFRAERO, em 2011), o que aponta para um cenário atual de risco à aviação civil em razão de algumas dependências da NAV BRASIL – DNB trabalharem com **EFETIVO OPERACIONAL ABAIXO DO MÍNIMO** normatizado pelo órgão regulador

– DECEA, havendo déficit de pessoal nas atividades essenciais, inclusive, no de **CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO**;

CONSIDERANDO que com as atuais escalas de serviço praticadas em muitas DNB, as quais requerem *elevado número de horas extraordinárias*, existindo reportes de *fadiga* e de *esgotamento físico e mental* por parte dos operadores, tem-se um risco latente, pois a falta de condições psicofísicas é situação perigosa para aqueles que necessitam realizar tomadas de decisão imediatas, como o caso do controle de tráfego aéreo, resultando na majoração do risco à segurança aérea decorrente de erro humano.

CONSIDERANDO que, agrava o cenário de **DEFICIÊNCIA DE PESSOAL**, o fato de que, conforme anuário estatístico de tráfego aéreo (2024), publicado pelo DECEA, desde 2022 o número de voos tem crescido constantemente no Brasil – entretanto, até o momento, não há vislumbre de reposição efetiva de pessoal na navegação aérea civil;

CONSIDERANDO o aparente “canibalismo” que vem sendo praticado pelo empregador, o qual passou a **REDIMENSIONAR OS ÓRGÃOS DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO** e de navegação aérea, **MINORANDO SUA CLASSIFICAÇÃO** e, por consequência, resultando em mudanças nos mínimos operacionais (*redução do efetivo exigido*), de forma a permitir a redistribuição dos trabalhadores (que se tornaram excedentes no redimensionamento) para as unidades carentes de pessoal.

CONSIDERANDO que diversas instalações físicas de dependências da NAV BRASIL, dentre elas, **TORRES DE CONTROLE – TWR e CONTROLES DE APROXIMAÇÃO – APP**, encontram-se em *condições estruturais precárias*, sem existência de saídas de incêndio, de locais para descanso e refeição adequados; com instalações operacionais sobre caixa d’água predial, ou sala de máquinas e equipamentos sensíveis, abaixo dela; com localidades em que o trabalho operacional é realizado em contêineres (que deveriam ser provisórios) há anos; que *em 2025, 4 (quatro) torres de controle*, sendo ELAS VITÓRIA/ES, MACAÉ/RJ, BELO HORIZONTE/MG E GUARULHOS/SP, *sofreram apagões de energia elétrica*, com geradores que não sustentaram o funcionamento das atividades de controle de tráfego aéreo, **DESLIGANDO TODOS OS SISTEMAS INDISPENSÁVEIS À OPERAÇÃO DE FORMA ABRUPTA**, havendo necessidade da **SUSPENSÃO DE TODOS OS POUSOS E DECOLAGENS POR VÁRIAS HORAS**, até o restabelecimento dos equipamentos mínimos capazes de prover a segurança aérea;

CONSIDERANDO que finda a vigência do ACT 2023/2025, em 30/04/2025 – prorrogado por pacto parcial até 30/06/2025, e já na constância de nova negociação coletiva para celebração de ACT 2025/2026, com efeitos a partir de 1º de maio de 2025, observa-se o **DESCUMPRIMENTO, POR PARTE DA NAV BRASIL, DOS COMPROMISSOS ORA APRESENTADOS**, principalmente, quanto à obrigação de efetivamente implementar um PCS justo e devidamente construído com a participação paritária do sindicato representante da categoria, com verdadeira correção das distorções históricas de perdas salariais da categoria; de buscar junto à SEST autorização para aplicar valores de reajuste do benefício de auxílio de assistência à saúde

compatíveis com o aumento real dos planos de saúde complementar de forma a garantir o acesso e permanência dos empregados no benefício; de efetuar concurso público para recomposição de pessoal; de implementar o programa de benefícios e incentivos; de concretizar a valorização profissional com mecanismos perceptíveis e mensuráveis; e do oferecimento de infraestrutura compatível com a segurança requerida na prestação dos serviços de navegação aérea;

CONSIDERANDO a decisão da categoria pelo retorno ao **ESTADO DE GREVE**, decidido em assembleia geral convocada por 1/5 dos associados, na forma do Estatuto Associativo do SNTPV, em 24/03/2025.

CONSIDERANDO as inúmeras etapas negociais e diversas tentativas pacíficas dos representantes dos trabalhadores no sentido de cobrar a implementação dos pleitos, cláusulas e condições aqui reclamados diretamente à empregadora, por meio de seu Comitê de Relações Institucionais, Grupos de Trabalho ou Comissões diversos, sem que até o momento tenha havido sua implementação;

CONSIDERANDO que a Lei Federal n. 7.783/1989, em seu art. 14, parágrafo único, I, **DEFiniu INEXISTÊNCIA DE ABUSO DE DIREITO DE GREVE** quando de sua deflagração para o cumprimento de cláusula ou condição;

CONSIDERANDO que o TST, no Processo N. 1000838-95.2023.5.00.0000, declarou **LÍCITA** a **GREVE** dos trabalhadores na proteção ao voo representados pelo SNTPV;

CONSIDERANDO a necessidade de revisão dos parâmetros dispostos no Processo N. 1000838-95.2023.5.00.0000 a fim de garantir o direito fundamental à greve dos controladores de voo;

CONSIDERANDO que a navegação aérea e o controle de tráfego aéreo são classificados como serviços ou atividades essenciais, sendo necessário definir, **EM CONJUNTO COM O EMPREGADOR**, quais são as *necessidades inadiáveis da comunidade*; a forma de seu atendimento; e, também, como garantir a segurança aérea durante a paralisação da categoria obreira;

CONSIDERANDO que, aparentemente, possa haver potencial conflito de normas constitucionais fundamentais, estando de um lado o direito à **LIBERDADE DE LOCOMOÇÃO** e, de outro, o **DIREITO À GREVE**, considerando-se que inexistem direitos absolutos, necessita-se da aplicação da **REGRA DA PONDERAÇÃO** para que ambos os direitos fundamentais sejam exercíveis em seu máximo alcance, sem que, para tanto, entrem em conflito.

Apresenta-se, a seguir, o **PLANO DE AÇÃO** proposto pelo **SNTPV, QUE PODERÁ SER IMPLEMENTADO APÓS DEFINIDAS AS ATIVIDADES INADIÁVEIS DA COMUNIDADE**, objeto de negociação junto ao empregador conforme art. 11 da Lei Federal n. 7.783/1989, a fim de organizar as ações a serem tomadas pela categoria de trabalhadores na proteção ao voo visando garantir o *atendimento das necessidades inadiáveis* da comunidade e de *segurança aérea* durante a **GREVE** dos trabalhadores na proteção ao voo, com paralisação parcial das atividades laborais.



PLANO DE GREVE

NAVEGAÇÃO AÉREA CIVIL BRASILEIRA NAV BRASIL

PLANO DE AÇÃO

O PRESENTE PLANO DE AÇÃO VISA GARANTIR A SEGURANÇA DOS VOOS durante eventual paralisação parcial na prestação dos serviços civis de navegação aérea prestados pelos trabalhadores na proteção ao voo empregados na empresa pública Nav Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A. – NAV BRASIL.

Este planejamento tem como escopo orientar os trabalhadores civis quanto às ações a serem tomadas durante eventual deflagração de greve e quanto à manutenção das atividades indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade **DE MANEIRA A ASSEGURAR QUE NÃO OCORRAM RISCOS OU PERIGOS À SEGURANÇA AÉREA** e à sobrevivência, saúde ou segurança da população durante a paralisação parcial na prestação dos serviços civis de navegação aérea.

PROTOCOLO GERAL DE GREVE

CRONOGRAMA

Dia 1	Dia 2	Dia 3
horário 1	horário 1	horário 1
horário 2	horário 2	horário 2
Reavaliação da Greve		

CONSIDERANDO que a lei federal n. 7.783/1989 em seu art. 2º, considera legítima a greve representada pela suspensão coletiva, **TEMPORÁRIA** (logo, não perene) e pacífica, total ou **PARCIAL**, de prestação pessoal de serviços ao empregador, propõe-se a paralisação parcial das atividades por **3 (TRÊS) DIAS** consecutivos, nos termos aqui expostos, devendo a continuidade do movimento reavaliado ao final do 3º (terceiro) dia, podendo ser reconduzido por ato da Diretoria do SNTPV, por até 30 (trinta) dias consecutivos (ao todo), devendo, para prorrogação da **GREVE** após esse prazo, haver deliberação da assembleia geral da categoria quanto à continuidade ou interrupção do movimento paredista.

CONCEITOS

AÇÕES DE GREVE – AÇÕES ou ABSTENÇÕES a serem realizadas pelos trabalhadores na proteção ao voo para a efetividade da suspensão temporária, pacífica e parcial, da prestação pessoal de serviços ao empregador NAV BRASIL, coordenada pelo legítimo representante da categoria obreira – o **SNTPV**.

AERONAVES EM VOO: para fins deste plano, aeronaves em voo serão consideradas todas as aeronaves que estiverem fora do solo durante o horário das medidas de paralisação, ou que, ainda em solo, estejam com seus motores acionados;

HABILITAÇÃO TÉCNICA VÁLIDA: a habilitação técnica estará válida enquanto o operador atender a todos os requisitos que o credencia a exercer as atribuições e prerrogativas inerentes à respectiva atividade laboral (habilitação), conforme normas do órgão regulamentador – DECEA.

MEDIDAS DE PARALISAÇÃO: ações de greve, com interrupção parcial na execução das atividades laborais dos trabalhadores civis na proteção ao voo – ou seja, suspensão parcial na prestação de serviços de navegação aérea – coordenada pelo SNTPV, que permitam garantir o efetivo exercício do direito fundamental à greve; o atendimento das necessidades inadiáveis da sociedade; a prestação dos serviços indispensáveis à comunidade; e a manutenção integral da segurança aérea, em comum acordo com a empresa provedora dos serviços de navegação aérea.

MEDIDAS RESTRITIVAS ÀS AERONAVES EM SOLO: medidas, realizadas cumprindo os critérios e parâmetros de segurança estabelecidos para a circulação de aeronaves pelo órgão competente, que promovam o *atraso* das partidas das aeronaves em solo, aplicadas aos voos não classificados como necessidades inadiáveis da comunidade, realizadas de modo a gerar o menor impacto possível na prestação dos serviços essenciais de navegação aérea.

NECESSIDADES INADIÁVEIS DA COMUNIDADE: todos os voos cujo não atendimento possa colocar em perigo a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população. Compreendem-se nesse conceito: todas

aeronaves em voo; todas as aeronaves em emergência; aeronaves destinadas ao transporte de enfermo (TREN); transporte de órgãos vitais (TROV); urgência e emergência médica (MEDEVAC); caráter humanitário; busca e salvamento; autoridades; segurança pública; defesa civil e operação especial de aviação civil pública; operações alfandegárias; proteção ao meio ambiente; militares; de acordo com a ordem de prioridades publicada na ICA 100-37, art. 601, I a VI, art. 608 e citadas na RBAC n. 090 da ANAC.

PARALISAÇÃO PARCIAL DAS ATIVIDADES: abstenção dos trabalhadores na proteção ao voo de praticar algum ato típico laboral, garantindo a totalidade da segurança em todos os serviços de navegação aérea, de modo a retardar, interromper ou suspender parcial e temporariamente a execução de alguns serviços de navegação aérea.

PROVEDOR DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA: expressão genérica utilizada para caracterizar as organizações prestadoras dos Serviços de Navegação Aérea integrantes do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro – SISCEAB. **NOTA 1:** Por convenção, no Brasil, os Serviços de Navegação Aérea são parte integrante do “Controle do Espaço Aéreo”, abrangendo as áreas de Tráfego Aéreo (ATS), de Informações Aeronáuticas (AIS), de Comunicações, Navegação e Vigilância (CNS), de Meteorologia Aeronáutica (MET), de Cartografia Aeronáutica (CTG) e de Busca e Salvamento (SAR). (ICA 63-10, p. 27).

SERVIÇOS INDISPENSÁVEIS: serviços de atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, ou seja, aquelas que, se não atendidas, coloquem em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população.

AÇÕES DE GREVE - MEDIDAS DE PARALISAÇÃO

A GREVE NOS SERVIÇOS CIVIS DE NAVEGAÇÃO AÉREA, sendo eles: o controle de tráfego aéreo (**ATC**); a meteorologia aeronáutica (**MEG** e **PMET**); as informações aeronáuticas (**AIS**); as telecomunicações aeronáuticas (**OEA**); e a manutenção de equipamentos e auxílios aeronáuticos (**MNT**), é realizada, majoritariamente, com o efetivo ocupando 100% das posições operacionais, exceto, naquelas atividades cujo acordo com o empregador, ou decisão de autoridade competente, autorize percentual menor (como decidido pelo TST no Processo N. 1000838-95.2023.5.00.0000, que manteve em serviço **90%** dos empregados que atuam nas **ATIVIDADES** de **SEGURANÇA** e **OPERAÇÕES AÉREAS** e **60%** nas **ATIVIDADES NÃO OPERACIONAIS** da empresa).

Com isso, até que haja regulação, todos os profissionais devem comparecer ao seu local de trabalho e efetuar o registro ponto normalmente, em seus horários habituais, cumprindo a escala ou expediente administrativo previstos. Nos intervalos regulares, ou nos dias de folga, devem comparecer aos atos que serão organizados pelo sindicato, de forma oportuna.



Ademais, os serviços devem ser realizados com a habitual presteza, garantindo-se o fornecimento da segurança e da fluidez necessários ao bom funcionamento do modal de transporte aéreo, impactando-se o mínimo possível na entrega à sociedade dos serviços públicos essenciais de navegação aérea.

AÇÕES DE GREVE - INFORMAÇÕES À COMUNIDADE AERONÁUTICA

Ao atender o telefone ou à chamada inicial dos órgãos ATS para aeronaves no solo sempre acrescentar:
"em greve" | "on strike".

Exemplo (com localidades fictícias, inserir sua localidade no lugar de BRASIL).

ATENDIMENTO NA CENTRAL AIS – CAIS-BRASIL

"CAIS-BRASIL, *em greve*, em que posso ajudar?"

"CAIS-BRASIL, *on strike*, how may I help you?";

ATENDIMENTO DO CONTROLADOR DE SOLO/CLEARANCE – (CLR) – À AERONAVE – (ACFT/PT-NAV)

PILOTO: "Tráfego BRASIL, PT-NAV para autorização de tráfego."

CLR-BRASIL: "PT-NAV, Tráfego BRASIL, *em greve*, aguarde."

PILOTO: "BRASIL *clearance*, PT-NAV, *for* ATC *clearance*."

CLR-BRASIL: "PT-NAV, BRASIL *clearance*, *on strike*, stand by.;

OBS.: Todas as aeronaves que chamarem o órgão operacional ou tripulante/despachante que telefonarem para as centrais AIS receberão a informação de que está ocorrendo a **GREVE**, como parte da informação ao voo, para que se planejem.

De acordo com o Manual do Comando da Aeronáutica – MCA 100-16/2025 (denominado **FRASEOLOGIA DE TRÁFEGO AÉREO**), art. 46, tem-se que a *fraseologia* apresentada **NÃO SE PRETENDE COMPLETA**, disciplinando que, em havendo circunstâncias específicas que justifiquem, **É AUTORIZADA A UTILIZAÇÃO DE**



LINGUAGEM SIMPLES, clara e concisa para prestação de **INFORMAÇÕES ADICIONAIS RELEVANTES** à segurança aérea.

Se os operadores forem questionados quanto **AO MOTIVO DA DEMORA, OU NEGATIVA, NO ATENDIMENTO**, informar a hora em que o serviço será retomado. Seguem exemplos:

"Estamos *em greve*, as autorizações e o *push back* serão retomados às 8h local."
"We are *on strike*, the ATC clearance and push back and will be reestablished at 8 am."

**NÃO SE ESTENDER OU RESPONDER SOBRE MAIS INFORMAÇÕES DE GREVE – MANTER A FRASEOLOGIA PADRÃO
NÃO CONCEDER ENTREVISTAS**

AÇÕES DE GREVE - PREENCHIMENTO DO LIVRO REGISTRO DE OCORRÊNCIAS (LRO)

As anotações feitas no Livro Registro de Ocorrências – **LRO** dos órgãos operacionais deverá seguir rigorosamente ao disciplinado pela entidade reguladora – DECEA, nos moldes da CIRCEA 100-57/2021, denominada Modelo Operacional e Manual do Órgão ATC, ou outro que o substitua ou complemente.

Dentre as definições da CIRCEA 100-57 está que o LRO é utilizado pelos órgãos ATC para o **REGISTRO DE TODAS AS OCORRÊNCIAS** durante os turnos de serviço (item 1.3.3), enquanto no Anexo K do mesmo documento, item IV, assevera que **OCORRÊNCIAS** são **RELATOS CLAROS E CONCISOS DE QUALQUER FATO QUE JULGAR RELEVANTE AO SERVIÇO** com relação à parte operacional, equipamentos, administrativos e instalações.

Exemplos de registros de ocorrência de **GREVE** e impactos:

1. "Durante o período de greve, iniciado às 1000z e encerrado às 1100z, as seguintes mensagens foram registradas com atraso: ..."
2. "Durante o período de greve, iniciado às 1000z e encerrado às 1100z, as seguintes aeronaves foram impactadas: ..."
3. "As seguintes aeronaves receberam atendimento de prioridade TREN/TROV/MEDVAC: ..."

AÇÕES DE GREVE - MEDIDAS DE PARALISAÇÃO INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS (AIS)

Durante o período estipulado no calendário, nos horários definidos, o Técnico em Informações Aeronáuticas (**AIS**), em **GREVE**, atuará da seguinte forma:

1. Receber **FPL POR TELEFONE** somente de aeronaves que se enquadrem nas necessidades inadiáveis da comunidade;
2. Tratar **FPL** somente de aeronaves que se enquadrem nas necessidades inadiáveis da comunidade;
3. O restante dos serviços deve ser feito com o mesmo desempenho e excelência habituais, como o atendimento aos telefones operacionais, tratamento de **CNL**, **DLA** e **CHG**, processamento de **NOTAM**, etc;
4. Após o protocolo de medidas de paralisação ter horário finalizado, os serviços que foram afetados devem ser retomados.

AÇÕES DE GREVE - MEDIDAS DE PARALISAÇÃO METEOROLOGIA AERONÁUTICA (MEG/PMET)

Durante o período estipulado no calendário, nos horários definidos, o Meteorologista (**MEG**) e/ou Técnico em Meteorologia (**PMET**), em **GREVE**, atuará(ão) da seguinte forma:

1. Atrasar o **METAR** por 15 minutos quando as condições meteorológicas forem estáveis ou de melhora. Se as medidas de paralisação durarem o tempo de uma hora, iniciando-se em hora cheia, o **METAR** da hora inicial e da hora final serão ambos atrasados em 15 minutos cada um;
2. Preencher a planilha de controle de discrepâncias, assim como o Livro de Ocorrências - **LRO**, em conformidade com o Modelo Operacional do órgão, especificando a **GREVE** como o motivo do atraso do **METAR**;
3. O restante dos serviços deve ser feito com o mesmo desempenho e excelência habituais, como o atendimento ao telefone operacional, a observação meteorológica, a emissão de **SPECI**, emissão de **LOCAL**, etc;
4. Após o protocolo de medidas de paralisação ter horário finalizado, os serviços que foram afetados devem ser retomados.

OBS.: os Profissionais Técnicos em Meteorologia (PMET) deverão manter-se em seus postos de trabalho e **MANTER VIGILÂNCIA CONTÍNUA**, conforme determinado pela ICA 100-15/2021 (Estações Meteorológicas de Superfície – EMS, item 2.5.2, "b" e "g"), informando imediatamente aos órgãos de controle de tráfego aéreo ou prestadores dos demais serviços aeronáuticos, bem como a pilotos, se requerido, as informações meteorológicas observadas, que sejam importantes às operações aéreas.

AÇÕES DE GREVE - MEDIDAS DE PARALISAÇÃO TELECOMUNICAÇÕES AERONÁUTICAS(OEA)

Durante o período estipulado no calendário, nos horários definidos, o Operador de Estação Aeronáutica (OEA), em **GREVE**, atuará da seguinte forma:

1. Repassar **AUTORIZAÇÃO ATC** recebidas de APP/ACC somente às aeronaves que se enquadrem nas necessidades inadiáveis da comunidade;
2. Atrasar o **METAR** por 15 minutos quando as condições meteorológicas forem estáveis ou de melhora. Se as medidas de paralisação durarem o tempo de uma hora, iniciando-se em hora cheia, o **METAR** da hora inicial e da hora final serão ambos atrasados em 15 minutos cada um;
3. Preencher a planilha de controle de discrepâncias, assim como o Livro de Ocorrências - **LRO**, em conformidade com o Modelo Operacional do órgão, especificando a greve como o motivo do atraso do **METAR**;
4. O restante dos serviços deve ser feito com o mesmo desempenho e excelência habituais, como o atendimento ao telefone operacional, informações de tráfego, informações meteorológicas para as aeronaves em voo, a observação meteorológica, a emissão de **SPECI**, emissão de **LOCAL** etc;

OBS.: Após finalizada a execução do protocolo de medidas de paralisação, **OS SERVIÇOS AFETADOS DEVEM SER RETOMADOS** considerando o procedimento definido pelo órgão regulador – DECEA, normalizando as operações, regulares e ordenados, em conformidade com o **PASSO A PASSO DE RETOMADA DE ATRASOS** previsto nas seguintes normas:

ICA 100-11. 2.4. O **PLANO DE VOO** apresentado é válido até 45 (quarenta e cinco) minutos após a EOBT.

NOTA 1: Quando ocorrer suspensão regulamentar das operações no aeródromo de partida (por condições climáticas, interdição total ou parcial etc.) esse prazo deverá ser considerado **A PARTIR DA HORA DO RESTABELECIMENTO DESSAS OPERAÇÕES.** (NR) - Portaria n. 46/DGCEA, de 29 mar 2018.

OBS.: Em caso de **FALTA DE ESPAÇO NO PÁTIO** para aeronave(s) que pousa(m), dever-se-á proceder com os serviços suficientes para que haja liberação de espaço. Se necessário, atuando sempre proativamente pela manutenção da segurança, proceder de forma a permitir que uma aeronave fora das prioridades efetue *push back*, acionamento dos motores, taxie e decole.

AÇÕES DE GREVE - MEDIDAS DE PARALISAÇÃO TORRES DE CONTROLE (TWR)

Durante o período estipulado no calendário, nos horários definidos, o Controlador de Tráfego Aéreo (**ATCO/PTA**) em **GREVE** atuará da seguinte forma:

1. Fornecer **AUTORIZAÇÃO DE PLANO DE VOO** somente às aeronaves que se enquadrem nas necessidades inadiáveis da comunidade;
2. Autorizar **PUSH-BACK** ou **ACIONAMENTO** somente para aeronaves que se enquadrem nas necessidades inadiáveis da comunidade. **NOTA 1:** Se a aeronave já tiver realizado o acionamento dos motores antes do horário das medidas restritivas de greve, seguir o atendimento normal, considerando-a "em voo";
3. Autorizar movimentação na área de manobras para viaturas/traslado/reboques somente por motivo de segurança, como a inspeção de pista, ações do SCI, ou aeronaves que se enquadrem nas aeronaves representativas das necessidades inadiáveis da comunidade;
4. **NÃO ANTECIPAR** planos de voo de aeronave que não se enquadre nas necessidades inadiáveis da comunidade;
5. **NÃO AUTORIZAR TREINAMENTOS** para aeronaves em voo, como TGL, autorrotação, etc;
6. Informar, com antecedência mínima de **3 (TRÊS) HORAS**, ao Centro de Controle de Área – **ACC**, Controle de Aproximação – **APP**, a que está subordinado operacionalmente, via telefone gravado, sobre o estimado de início e fim das ações de greve, informando-os, novamente, ao início e final das medidas de paralisação.

NOTA A: as TWR deverão, na qualidade de órgão aceitante, **SOLICITAR** ao ACC e/ou ao APP correspondente(s), **QUE NÃO AUTORIZA**, em sua área de jurisdição, **O ACIONAMENTO DOS MOTORES** dos tráfegos que estimam ingressar na Zona de Tráfego de Aeródromo – **ATZ**, ou equivalente, da TWR em **GREVE** no intervalo de horário definido para as ações de paralisação parcial na prestação dos serviços de navegação aérea de modo que não sejam atingidos pelas ações de **GREVE**.

OBS.: Em caso de **FALTA DE ESPAÇO NO PÁTIO** para aeronave(s) que pousa(m), dever-se-á proceder com os serviços suficientes para que haja liberação de espaço. Se necessário, atuando sempre proativamente

pela manutenção da segurança, proceder de forma a permitir que uma aeronave fora das prioridades efetue *push back*, acionamento dos motores, taxi e decole.

O restante dos serviços deve ser feito com o mesmo desempenho e excelência habituais, como o atendimento ao telefone operacional, informações de tráfego, informações meteorológicas para as aeronaves em voo, separação de aeronaves em voo, autorizações para pouso, coordenações, etc.

Após finalizada a execução do protocolo de medidas de paralisação, **OS SERVIÇOS AFETADOS DEVEM SER RETOMADOS** considerando o procedimento definido pelo órgão regulador – DECEA, normalizando as operações, regulares e ordenados, em conformidade com o **PASSO A PASSO DE RETOMADA DE ATRASOS** previsto nas seguintes normas:

ICA 100-11. 2.4. O **PLANO DE VOO** apresentado é válido até 45 (quarenta e cinco) minutos após a EOBT. **NOTA 1:** Quando ocorrer suspensão regulamentar das operações no aeródromo de partida (por condições climáticas, interdição total ou parcial etc.) esse prazo deverá ser considerado **A PARTIR DA HORA DO RESTABELECIMENTO DESSAS OPERAÇÕES.** (NR) - Portaria n. 46/DGCEA, de 29 mar 2018.

ICA 100-37. Art. 599. Se as **PARTIDAS** estiverem **ATRASADAS**, os voos atrasados normalmente devem ser autorizados baseados na **ORDEM DE SEUS RESPECTIVOS ESTIMADOS DE CALÇOS FORA** (EOBT).

AÇÕES DE GREVE - MEDIDAS DE PARALISAÇÃO CONTROLE DE APROXIMAÇÃO - (APP) E SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO - (AFIS)

Durante o período estipulado no calendário, nos horários definidos, o Controlador de Tráfego Aéreo (**ATCO/PTA**) em **GREVE** atuará da seguinte forma:

1. Emitir **AUTORIZAÇÃO ATC** somente às aeronaves que se enquadrem nas necessidades inadiáveis da comunidade;
2. **NÃO AUTORIZAR TREINAMENTO** de procedimentos;
3. **NÃO ANTECIPAR VOO** de aeronave que não se enquadre nas necessidades inadiáveis da comunidade;
4. Informar, com antecedência mínima de **3 (TRÊS) HORAS**, ao Centro de Controle de Área – **ACC** a que está subordinado; aos Controle(s) de Aproximação(s) – **APP** adjacentes, se houver; e à Torres de Controle – **TWR** e Estações Aeronáuticas (**RADIO**) sob sua área de jurisdição, via telefone gravado, sobre o estimado de início e fim das ações de greve, informando-os, novamente, ao início e final das medidas de paralisação.

NOTA A: os APP deverão, na qualidade de órgão aceitante, **SOLICITAR** ao ACC correspondente, **QUE NÃO AUTORIZA**, em sua área de jurisdição, **O ACIONAMENTO DOS MOTORES** dos tráfegos que estimam ingressar na Área de Controle Terminal – **TMA**, do APP em **GREVE** no intervalo de horário definido para as ações de paralisação parcial na prestação dos serviços de navegação aérea de modo que não sejam atingidos pelas ações de **GREVE**.

OBS.: O restante dos serviços deverá ser feito com o mesmo desempenho e excelência habituais, como o atendimento aos telefones operacionais, informações de tráfego, informações meteorológicas para as aeronaves em voo, provimento da separação de aeronaves em voo, autorizações para procedimentos de descida e pouso, coordenações, etc.

Após finalizada a execução do protocolo de medidas de paralisação, **OS SERVIÇOS AFETADOS DEVEM SER RETOMADOS** considerando o procedimento definido pelo órgão regulador – DECEA, normalizando as operações, em conformidade com o **PASSO A PASSO DE RETOMADA DE ATRASOS** previsto nas seguintes normas:

ICA 100-11. 2.4. O **PLANO DE VOO** apresentado é válido até 45 (quarenta e cinco) minutos após a EOBT.

NOTA 1: Quando ocorrer suspensão regulamentar das operações no aeródromo de partida (por condições climáticas, interdição total ou parcial etc.) esse prazo deverá ser considerado **A PARTIR DA HORA DO RESTABELECIMENTO DESSAS OPERAÇÕES**. (NR) - Portaria n. 46/DGCEA, de 29 mar 2018.

ICA 100-37. Art. 599. Se as **PARTIDAS** estiverem **ATRASADAS**, os voos atrasados normalmente devem ser autorizados baseados na **ORDEM DE SEUS RESPECTIVOS ESTIMADOS DE CALÇOS FORA** (EOBT).

AÇÕES DE GREVE - MEDIDAS DE PARALISAÇÃO MANUTENÇÃO (MNT)

Durante o período estipulado no calendário, nos horários definidos, o Técnico de Manutenção (**MNT**) em **GREVE** atuará da seguinte forma:

1. **NÃO REALIZARÁ MANUTENÇÃO** do tipo preventiva e preditiva;
2. O restante dos serviços deve ser feito com o mesmo desempenho e excelência habituais, como o atendimento ao telefone operacional, manutenções corretivas e emergenciais.;
3. Após o protocolo de medidas de paralisação ter horário finalizado, os serviços que foram afetados devem ser retomados.

AÇÕES DE GREVE - MEDIDAS DE PARALISAÇÃO ADMINISTRAÇÃO (ADM)

Durante horário da paralisação estipulado no calendário, o trabalhador em serviços administrativos (**ADM**) em greve poderá atuar da seguinte forma:

1. Participar, se houver, de **MANIFESTAÇÃO** em apoio à **GREVE**;
2. Dar atendimento e encaminhamento para assuntos que envolvam segurança de voo;
3. Após protocolo de medidas de paralisação ter horário finalizado, os serviços que foram afetados devem ser retomados.



AÇÕES DE GREVE CONSIDERAÇÕES GERAIS

O **PRESENTE PLANO DE GREVE** possui diretrizes gerais a serem observadas pelos trabalhadores na proteção ao voo que vierem a aderir ao movimento paredista, servindo, também, de fonte de informações e esclarecimentos para a empresa e aos demais empregados, mas, também, aos usuários e à comunidade aeronáutica e aeroportuária, permitindo a tomada antecipada de medidas mitigadoras de impactos aos integrantes do sistema aeroviário;

A SEGURANÇA AÉREA E INEGOCIÁVEL e deverá ser garantida em todas as ações decorrentes das medidas de paralisação temporária e parcial da prestação de serviços de navegação aérea – **GREVE** – aqui dispostas;

Em toda as operações de **GREVE**, em caso de **FALTA DE ESPAÇO NO PÁTIO** para aeronave(s) que pousa(m), dever-se-á proceder com os serviços suficientes para que ocorra a liberação de espaço. Se necessário, atuando sempre proativamente pela manutenção da segurança, autorizar-se-á que uma, ou mais, aeronave(s) fora das prioridades efetue(m) *push back*, acionamento dos motores, *taxie(m)* e *decole(m)* normalmente.

O **SNTPV** comunicará acerca da deflagração da **GREVE** ao empregador e aos usuários do sistema com a máxima antecedência possível, informando a data e hora previstos para seu início, respeitados os prazos mínimos previstos na legislação vigente;

O **ADMINISTRADOR AEROPORTUÁRIO** deverá ser informado, via telefone gravado, com no mínimo **3h** (três horas) de antecedência, respeitados os prazos mínimos e os requisitos legais, o estimado para o início

e o término das ações de **GREVE**, devendo, também, receber a confirmação do início e do término das operações de **GREVE**;

O **SNTPV** procurará informar com a máxima antecedência, sempre respeitando os prazos e os requisitos legais, à Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR; ao Sindicato Nacional dos Aeronautas – SNA; à Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos – ANEAA; e/ou a outras entidades ou associações que aturem no setor aeroviário, visando a mitigação dos impactos;

O **SNTPV** criará um **CONSELHO DE GREVE**, com número de participantes e critério de escolha a serem definidos por ato da Diretoria ou do Presidente do sindicato, com duração equivalente ao período da **GREVE** (podendo, se necessário, ter o prazo de sua vigência estendido por ato da Diretoria ou do Presidente do sindicato); que poderá funcionar em regime de escala de revezamento; *a quem conferirá* proceder: ao monitoramento da greve; à expedição de parecer sobre a viabilidade de manutenção ou encerramento do movimento grevista; à recepção e à apuração das comunicações (denúncias/queixas/reclamações) de abusos ou impedimentos (total ou parcial) do exercício do direito de greve, inclusive, dando os devidos encaminhamentos; ao provimento de esclarecimentos e orientações aos trabalhadores; à célere comunicação ao Presidente ou à Diretoria de Assuntos Jurídicos do SNTPV nos caso de suspeita de abusos ou violações ao direito à greve a fim de que sejam tomadas as medidas jurídicas cabíveis; à execução das demais atribuições que venham a ser definidas por ato da Diretoria ou do Presidente do SNTPV;

Poderão ser convidadas a participar do **CONSELHO DE GREVE** pessoas (físicas ou jurídicas) externas à associação sindical ou mesmo à categoria, na qualidade de consultores independentes, sem direito a voto, desde que sua formação ou experiência possa(m) contribuir para a preservação dos direitos da categoria e/ou da manutenção da segurança aérea durante o movimento grevista, cuja inclusão e exclusão do Conselho se dará ato da Diretoria ou do Presidente do sindicato;

Os empregados que aderirem à **GREVE** deverão, após publicada a escala, **NEGAR QUALQUER TROCA QUE RESULTE EM SEU AFASTAMENTO DA OPERAÇÃO NOS DIAS E HORÁRIOS DE PARALISAÇÃO** mantendo o turno previsto na escala já publicada, fundamentados no direito a não alteração contratual lesiva, prevista no art. 468 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT;

Conforme previsto no parágrafo único, do art. 7º, da Lei Federal n. 7.783/1989, é **VEDADA a RESCISÃO DOS CONTRATOS DE TRABALHO DURANTE A GREVE**, bem como a **CONTRATAÇÃO DE TRABALHADORES SUBSTITUTOS**, desde que provido o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade;

É **ILEGAL RENDIÇÃO FORÇADA** na posição operacional, quando ocupada e operada em conformidade com as normas do órgão regulador – DECEA, por qualquer profissional, civil ou militar, que não possua habilitação técnica válida para operar no órgão cujo(s) empregado(s), regularmente ocupando as posições operacionais, aderirem ao movimento de **GREVE**, paralisando parcialmente a prestação dos serviços de navegação aérea;



Em caso de **AMEAÇAS OU O USO DA FORÇA PARA RENDIÇÃO COERCITIVA** o trabalhador deverá acionar a respectiva polícia (militar – para órgãos localizados no lado terra; e federal – para os localizados no lado ar); identificar data e hora, além dos presentes que possam servir como testemunha; comunicar imediatamente ao SNTPV; e proceder à comunicação do crime na delegacia, com a devida representação criminal, devendo requerer o acompanhamento e/ou esclarecimento do SNTPV nessas diligências;

A ocupação de qualquer posição operacional e a prestação do respectivo serviço de navegação aérea por **PESSOA NÃO HABILITADA A OPERAR NA LOCALIDADE**, conforme normatizado pelo órgão regulador – DECEA, pode ocasionar **SEVEROS RISCOS À SEGURANÇA AÉREA**. Assim, os **OPERADORES NÃO DEVEM REALIZAR A PASSAGEM DO SERVIÇO** nessas condições, somente transferindo as operações, caso necessário, a pessoa devidamente habilitada, sob o risco de possível futura responsabilização pela autoridade judiciária competente em caso de acidente ou incidente aeronáutico;

É **PROIBIDA E NÃO RECOMENDÁVEL**, por motivo de segurança aérea, a presença de qualquer pessoa alheia ao ambiente laboral dos órgãos operacionais provedores de serviços de navegação aérea da NAV BRASIL, devendo o *responsável pelo turno* ou o *encarregado de equipe*, nos usos de suas atribuições normatizadas no Modelo Operacional do Órgão (MOP), impedir ou evitar a presença não autorizada nesses recintos, de tudo devendo relatar no LRO;

A **GREVE** não deverá ser iniciada em véspera ou retorno de feriados nacionais em consideração ao princípio do menor impacto à sociedade;

Respeitados os tempos máximos de permanência em cada posição operacional, regulamentado pelo órgão competente – DECEA, e as condições pessoais de fadiga e/ou capacidade laboral, o trabalhador adepto à **GREVE** em operação deverá **RECUSAR A SOLICITAÇÃO DE SUA SUBSTITUIÇÃO IMOTIVADA** nos horários previstos de paralisação;

Os trabalhadores, em respeito ao seu direito ao lazer, à intimidade, à vida privada, ao intervalo interjornadas e ao descanso semanal remunerado, e à inexistência de regime de sobreaviso na empresa, **NÃO DEVERÃO ATENDER, EM SEUS TEMPOS DE FOLGA, AOS CHAMAMENTOS/CONVOCAÇÕES QUE VENHAM A SER REALIZADOS FORA DO ESCOPO DOS** Acordos Coletivos Específicos de Escala – **ACTEE**, comunicando imediatamente o fato ao SNTPV.

Durante a **GREVE** o Presidente do SNTPV poderá realizar atos e tomar decisões em nome da Diretoria do SNTPV sem consulta prévia, podendo tais medidas serem revogadas por decisão ulterior da Diretoria.

TODOS OS POSSÍVEIS ABUSOS AO DIREITO DE GREVE DEVERÃO SER IMEDIATAMENTE COMUNICADOS AO SNTPV PARA A ADOÇÃO DAS MEDIDAS LEGAIS CABÍVEIS.

Rio de Janeiro/RJ, 23 de maio de 2025.

CONSELHO DE ESTADO DE GREVE DO SNTPV