

INTERPRETAR A LEI? SOMENTE A JUSTIÇA (O DAC não tem poderes para tanto)

O nosso Sindicato encaminhou, recentemente, ao Departamento de Aviação Civil, ofício denunciando uma série de infrações à regulamentação do aeronauta por parte das empresas.

Inúmeros são os companheiros que se dirigem ao SNA, frequentemente, apontando erros claros na elaboração da escala de vôo. Ressalte-se aqui que algumas das companhias têm melhorado o cumprimento da lei, porém afirmamos com tranquilidade que nenhuma está cumprindo fielmente os preceitos legais.

Entretanto, o DAC, responsável conjunto com o Ministério do Trabalho na fiscalização, ao invés de tomar providências enérgicas contra os infratores, responde ao SNA justificando os ataques das empresas à lei através do ofício 032/TE - 2/agosto de 1984. Este ofício, assinado pelo Chefe do Subdepartamento Técnico do DAC, é uma total submissão de um órgão público aos interesses de algumas empresas para ser bem explícito, subordinação aos desejos da Varig.

Isto se comprova por recente circular desta companhia aérea, a qual proíbe os aeronautas de entenderem objetivamente a lei, devendo os mesmos se submeterem às interpretações dos escaladores. Ora, esta situação é absurda, pois a lei n.º 7.183 regulamenta a nossa atividade profissional e cabe exclusivamente aos aeronautas cumpri-la tal qual está escrito, sem interpretações de outros interessados na distorção da mesma.

O artigo n.º 53 afirma: "Além dos casos previstos nesta lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro do Ar, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais."

Está evidente que o aeronauta é o diretamente responsável pela sua regulamentação profissional e por isso deve rechaçar quaisquer interpretações que colidem com o entendimento objetivo.

O ofício acima referido é uma interpretação subjetiva, distorcida e ilegal. O DAC não é a autoridade competente para interpretar a lei, posição por ele próprio reconhecida, é sim a autoridade competente para fiscalizá-la. Em vez de estar interpretando ilegalmente a legislação deveria estar punindo os infratores. **DEVE FICAR BEM ENTENDIDO PARA TODOS NÓS QUE SOMENTE OS TRIBUNAIS, OS JUÍZES, SÃO AUTORIDADES PARA INTERPRETAR E JULGAR.** Devemos nos submeter somente às **DECISÕES DA JUSTIÇA** e jamais a quaisquer outras interpretações.

Esta *BÚSSOLA ESPECIAL* tem exatamente o intuito de mostrar ao aeronauta um dossiê completo do que tem sido tratado com autoridades e empresários acerca da atual regulamentação, desde que a mesma entrou em vigor, em abril último. Queremos simplesmente que a lei seja cumprida. Queremos os nossos direitos respeitados.

A DIRETORIA



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
CONT. OF. PRES. N.º 398

Rio de Janeiro, 18 de julho de 1984.

Exmo. Sr. Brigadeiro
Luiz Felipe Carneiro de Lacerda Neto
M.D. Diretor Geral do
Departamento de Aviação Civil - DAC

Onde o dia seis de abril do corrente ano encontro-se em plena vigência a Lei 7.103, que regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências.

Apesar do razoável lapso de tempo decorrido, muitas Empresas parecem ignorá-la, naquilo que não lhes interesse cumprindo-a, porém, como válida, para exigir dos empregados o cumprimento de suas próprias interpretações, sob pena de demissão por indisciplina, etc...

O modo de agir dessas Empresas não surpreende, mas - no porque em relação à legislação anterior, como Vossa Excelência há de ter conhecimento, o procedimento delas não foi diferente no passado, ensejando diversos ofícios do Sindicato Nacional dos Aeronautas - ao Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil, em busca de providências.

Assim sendo, o Sindicato Nacional dos Aeronautas e as Associações que assinam o presente documento, na consideração de que a Lei foi fruto do trabalho de "Comissão Interministerial" da qual fizeram parte Empregadores, Empregados, Ministérios de Aeronáutica e do Trabalho, vêm protestar contra a postura inaceitável des-

Documento conjunto SNA/Associações



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
CONT. OF. PRES. N.º 398

das Empresas Aéreas que através de suas próprias interpretações estão querendo modificar a Lei, para adaptá-la aos seus interesses, esperando que o DAC possa intensificar a necessária fiscalização - para coibir tais práticas.

Sendo o que se apresenta para o momento e no aguardo de providências, subscrevemo-nos atenciosamente.

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
José Caetano Lavorato Alves - Presidente

ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS DE LINHA - "APILA"
Cmte. Jorge ALVES TOLEDO - Presidente

ASSOCIAÇÃO DE COMISSÁRIOS DE VOZ DO BRASIL

Cmte. Carlos Alberto Leal de Barros
PRESIDENTE
UAPLAB

União das Associações de Pilotos de Linhas Aéreas do Brasil

ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS DA TRANSBRASIL

ASSOCIAÇÃO DOS EMPREGADOS DO BRASIL
ASSOCIAÇÃO DOS EMPREGADOS DO BRASIL
ASSOCIAÇÃO DOS EMPREGADOS DO BRASIL

ASSOCIAÇÃO DOS TRIPULANTES DA VASP
Cmte. WALDIR NEGREMONTI
Presidente

ASSOCIAÇÃO DOS TRIPULANTES DA TAM - A.T.T.
Cmte. BIRNEO DOMINGUES
Presidente

C/C.: Ministro da Aeronáutica
Ministro do Trabalho

/rmo



tas, empresas e para os ministérios da Aeronáutica e do Trabalho o nosso entendimento sobre a lei, deixando bastante clara a posição em defesa dos direitos da categoria. Afinal, não podíamos deixar o tripulante em dúvida quanto à própria legislação que rege seu trabalho.

SEMINÁRIOS EM TODO O BRASIL

Através de seminários realizados na nossa sede e demais delegacias regionais, de divulgação através da BUSSOLA e folhetos, instruímos os companheiros para a nova realidade da lei, enfatizando justamente aqueles pontos que já vinham causando problemas com as escalas.

COM SETORES DE ESCALAS DAS EMPRESAS

Enviamos ofício a todas as empresas com o objetivo, desta feita, de conversarmos com os setores de escalas. Fomos recebidos pela Vasp, Transbrasil e Varig-São Paulo, onde mostramos a clareza e racionalidade de nossa análise do texto da lei, não tendo em princípio resistência desses setores. No Rio de Janeiro pedimos igualmente, um encontro com os setores de planejamento de escalas da Varig/Cruzeiro, com a mesma finalidade sem que, entretanto, obtivéssemos alguma resposta.

E, mesmo após as tentativas do SNA em harmonizar os entendimentos tão necessários, começaram a surgir os problemas com os setores de execução das escalas de voo, com sérios transtornos e graves prejuízos aos tripulantes. O clima no trabalho foi-se tornando tenso em virtude das resistências dos aeronautas em defesa dos seus direitos. Remetemos então ao DAC, uma série de denúncias solicitando providências imediatas para coibir os abusos.

NOVO ENCONTRO COM SUBCHIEFIA TÉCNICA DO DAC

Levamos em pelo menos duas reuniões com o brigadeiro Volnei - chefe do subdepartamento Técnico do DAC e que encaminhou e defendeu no Congresso Nacional o atual texto da lei - nossa preocupação com a situação de animosidade e insegurança que se estabelecia entre os aeronautas e as empresas, pedindo soluções imediatas às questões por nós denunciadas.

Alertamos o DAC da necessidade

ACIMA DA LEI, INTERESSES EMPRESARIAIS

COM O DIRETOR-GERAL E O CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO TÉCNICO DO DAC

Em 5 de abril de 1984 era publicada no Diário Oficial da União a atual regulamentação do aeronauta. De pronto, o Sindicato solicitou ao Diretor-Geral do DAC, brig. Luís Felipe, uma reunião com o órgão e as empresas aéreas, a fim de com eles discutirmos o entendimento de pontos sobre os quais poderiam haver divergências. Isto para evitar que se estabelecesse entre as partes um clima de confronto, naturalmente indesejável.

Na mesma época, o SNA solicitou, também, que fossem baixadas, conforme prevê a legislação, instruções técnicas para o cumprimento da nova lei, mas que isto se desse a partir de reuniões conjuntas entre os Ministérios da Aeronáutica, do Trabalho, empresas e o Sindicato dos Aeronautas.

Posição do DAC: nesta reunião que se realizou no DAC com a presença do seu Diretor-Geral e o Chefe do Subdepartamento Técnico, brigadeiros Luiz Felipe e Volnei, respectivamente, ambos entenderam ser inoportuno um outro encontro para esclarecimento e definição dos pontos que poderiam gerar dúvidas no dia-a-dia. Insistíamos, entretanto, na necessidade de diálogo conjunto com os empregadores e autoridades para evitar problemas futuros, sem que, infelizmente, nossas ponderações surtiram o efeito desejado.

SNA, ASSOCIAÇÕES E JURÍDICO

A partir daí, fizemos várias reuniões nas quais representantes do Sindicato e Associações, juntamente com nosso corpo jurídico discutiram item por item o texto legal, para aferirmos um só entendimento. Do consenso foi que produzimos docu-

mento esclarecendo os principais pontos da legislação em vigor.

SNA E O SINDICATO DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS

Mais uma reunião. Desta vez com o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, em que distribuímos a todos os presentes o documento acima citado, sobre o qual houve um breve debate, sem que tivéssemos sido contestados nas nossas posições. Nesta oportunidade, o Sindicato das Empresas comprometeu-se a distribuir o documento a cada uma das companhias afiliadas e solicitar das mesmas uma análise quanto ao texto, para posterior discussão, coisa que esperamos até agora, sem resultado.

Já que o governo e as empresas não aceitavam a discussão que nos levasse ao entendimento comum, distribuímos para todos os aeronau-

imperiosa de fiscalização ostensiva do órgão do governo, a fim de evitar na prática a confecção errada das escalas. Mas, apesar da nossa insistência, nunca tivemos do brigadeiro Volnei - que representava o DAC nas conversas conosco - uma posição determinada a tomar providências que coibissem o descumprimento flagrante da lei. Ao contrário, sempre nos foi dito que o DAC não tem condições e não acha necessário fazer fiscalização sistemática das empresas conforme solicitávamos.

Contra as nossas mais sinceras expectativas em relação ao comportamento das autoridades em situação de tamanha responsabilidade, o brigadeiro Volnei procurou nestes encontros minimizar a importância dos problemas denunciados, colocando muito habilmente que não entendia como o Sindicato, questões para nós fundamentais.

A partir destas reuniões com o chefe do Subdepartamento Técnico aumentaram nossas preocupações, pois sentíamos que o DAC, mais uma vez, iria render-se aos interesses empresariais em prejuízo flagrante dos aeronautas. Na verdade, a lentidão e a forma cordial como o brigadeiro nos recebia, tinha a finalidade de convencer-nos de que era melhor modificar nossa posição, para que o DAC não precisasse tornar pública a sua posição. Em nenhum momento, porém, soube o brigadeiro Volnei mostrar-nos com argumentos lógicos e consistentes, o seu entendimento dos principais pontos de divergência entre aeronautas e empresas. Apenas dizia ele: "Sinceramente estou entendendo assim", (por coincidência, exatamente como a Varig entendia). Sem explicações...

PROBLEMAS AVOLUMAM-SE

Cresceram os problemas do dia-a-dia do aeronauta, com nossos companheiros, na sua maioria, firmes na decisão de cumprir a regulamentação, resistindo às irregularidades e, por isso mesmo, frequentemente ameaçados pelos setores de escala das empresas aéreas.

DENÚNCIA CONJUNTA DO SNA E ASSOCIAÇÕES

Preocupado com a omissão do DAC, o Sindicato reuniu-se com as Associações, a fim de que, desse encontro fosse tirado um documento conjunto, a ser dirigido ao Diretor Geral do órgão, enfatizando nossa preocupação e revalidando nossas expectativas a fim de que fossem tomadas providências.

Este documento (ver quadro) foi feito e assinado pelo SNA e todas as demais entidades representativas dos aeronautas, com exceção da APC (Associação de Pilotos da Cruzeiro) que se recusou a fazê-lo por motivos por nós desconhecidos até o momento. O mesmo documento foi também enviado ao Ministro da Aeronáutica com ofício denunciando nossa apreensão com a morosidade do DAC em resolver o problema.

NO DAC, EMPREGADOS E EMPREGADORES

Documento em mãos, o Diretor Geral do DAC, brigadeiro Luís Felipe, convocou o Sindicato dos Aeronautas, Associações e todas as empresas para uma reunião no órgão.

Na oportunidade, 14/08/84, reafirmamos nossa posição em relação à necessidade do cumprimento irrisório do texto da lei e ainda denunciávamos as pressões exercidas por todas as companhias sobre seus aeronautas, no sentido de cumprir a regulamentação seletivamente, ou seja, cumprindo-a somente naquilo que lhes interessa. Tentamos fazer ver ao DAC a necessidade de rever criteriosamente as questões frequentemente denunciadas e a urgência de uma fiscalização ostensiva nas escalas de vôo. Relembrando todas as iniciativas já tomadas pelo Sindicato e Associações, junto às autoridades e empresas, alertamos para o perigo do confronto existente entre aeronautas e empresários, que em 1961 levou a categoria à greve para ter respeitada a legislação então em vigor.

Queremos uma posição clara das empresas que até agora ainda não se definiram por escrito sobre a lei, limitando-se a promover um desnecessário e desgastante confronto entre os aeronautas e os setores da escala. Citamos, por exemplo, o caso da Varig/Cruzeiro, em que os diretores de Operações e Serviço de Bordo assinaram uma circular para o grupo de vôo, atribuindo à escala a responsabilidade de definir a reinterpretção da legislação em nome da empresa. Uma desastrosa omissão da diretoria da companhia que causou um evidente tumulto e intranquilidade para os aeronautas.

DENUNCIADOS TRÊS DOS PRINCIPAIS ITENS

Três pontos principais de divergência entre o Sindicato e as empresas foram denunciados nesta reunião entre empregados, empregadores e autoridades: os artigos 29, 37 e 38.

Assim, com a mesma seriedade com que sempre nos dirigimos ao DAC, própria de quem tem a responsabilidade de defender o interesse do aeronauta, reafirmamos com denúncias objetivas, nossa preocupação quanto ao descumprimento da legislação em vigor, precavendo as autoridades de que iríamos à Justiça caso não fosse regularizada esta situação. Sabíamos de antemão que o brigadeiro Volnei, presente à reunião, interpretaria a regulamentação de acordo com o interesse das empresas e que provavelmente esta seria a posição oficial do órgão.

SNA, ASSOCIAÇÕES E O SUBDEPARTAMENTO TÉCNICO, OUTRA VEZ

Após a reunião com o Diretor-Geral, no dia 14 de agosto, o brigadeiro Volnei reafirmou ao SNA que realmente entendia tal qual o ponto de vista das empresas, os três itens citados e fundamentais de divergência - mas que iria pedir ao setor jurídico do órgão para definir-se em relação à posição a ser tomada, definitivamente.

Em virtude desta declaração, o Sindicato solicitou mais uma reunião com o brigadeiro Volnei, com a presença inclusive das Associações, para tentar, novamente, através do diálogo, mostrar ao DAC que o texto da lei é cristalino e que a interpretação do órgão, segundo o interesse das empresas, causaria um grande prejuízo aos aeronautas, além de não refletir o que está óbvio e previsto no texto legal.

Já no início da reunião, o brigadeiro informou que o departamento jurídico ainda não havia dado seu parecer, mas endossou sua posição pessoal em favor das companhias aéreas, argumentando que se nós não concordássemos deveríamos recorrer à Justiça.

Procuramos, pela última vez, registrar a nossa posição, solicitando, por várias vezes, que o brigadeiro Volnei fundamentasse com uma explicação lógica, por que entendia o que não estava escrito na lei, porém sem resultado. Na verdade, o brigadeiro não teve como esclarecer sua posição e continuou dizendo:

— "Sinceramente Lavorato, eu estou entendendo assim, mas vou aguardar a posição do jurídico."

Argumentamos, mostrando que sabíamos que, em última análise, a posição do jurídico do DAC seria mesmo a sua posição, é lógico. Mostramos também, o absurdo daquela interpretação e os prejuízos que, ao longo do tempo, acarretariam aos aeronautas e suas famílias.

Entretanto, o brigadeiro permaneceu na posição inalterável de calma e cavalheirismo, não respondendo às nossas perguntas com a tranquilidade de quem tem o poder e o domínio necessário para trocar o sim pelo não, ou dizer que não está escrito, numa visível postura parcial.

DAC RECONHECE ERRO, MAS...

De todas as idas e vindas ao DAC ficara a impressão de que o brigadeiro Volnei manifestava, via de regra, o seu ponto de vista e não o do órgão propriamente. Para tirar a dúvida, ainda em setembro nos reunimos com o Diretor-Geral, brigadeiro Luis Felipe, ao qual fizemos ver a total incompetência do DAC para resolver dúvidas a respeito da correta aplicação da lei federal, por não estar investido de funções jurídico-consultivas, a nível de Administração Pública, cabendo a estas funções, genericamente, à CONSULTORIA GERAL DA REPÚBLICA.

O brigadeiro admitiu que tal documento tinha apenas efeito administrativo, reconhecendo que o DAC realmente não era dotado de autoridade para interpretar a regulamentação. Assim, pediu ao Sindicato que lhes enviasse formalmente uma solicitação para retirada da matéria interpretativa do órgão.

Foi o que fizemos, porém acabamos novamente traídos em nossa boa-fé pelo DAC, que outra vez usou de artifício da protelação para posicionar-se, oficialmente, de maneira inversa ao pressuposto por nós. Datado de 25 de setembro, o brigadeiro Luis Felipe, ao contrário do que havia se disposto a fazer, mandou-nos outro ofício onde afirma que: "Pareceu, também, ao DAC pertinência de tal interpretação por ter acompanhado, e mesmo dirigido, os trabalhos de elaboração dos tópicos em destaques, no caso, conhecendo os propósitos que o legislador acabou por concretizar. Do exposto, não encontro, na situação, motivo para tornar sem efeito o posicionamento adotado pelo DAC anteriormente".

Em vista disso, o SNA entrou com dissídio de natureza jurídica no Tribunal Superior do Trabalho contra o Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias. É muito duro ver que, apesar do Sindicato e das Associações terem procurado durante todo o tempo, dialogar de forma honesta, coerente e justa, esbarramos na rigidez da opinião pessoal do brigadeiro Volnei que por diversas vezes nos afirmou taxativamente:

— "Sinceramente eu estou entendendo assim. Se vocês não aceitarem recorram à Justiça".

NÓS SEMPRE EXPLICAMOS O PORQUÊ

Vamos aqui apreciar o conteúdo do ofício ao lado:

1. No item n.º 1, o DAC interpreta que o repouso terá início imediatamente após o término do período em que o mesmo esteve à disposição do empregador.

Vejam os que diz A LEI no art. 37, § 1.º:

— "A FOLGA deverá ocorrer NO MÁXIMO, após o 6.º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas à disposição do empregador, contando a partir de sua apresentação, observados os limites estabelecidos nos arts. 21 e 34 desta lei."

Está bem explícito, que é a folga e não o repouso que se inicia após o sexto período. Temos aí uma deformação grosseira da lei por parte do DAC.

Além disso, o art. 38, § 2.º atesta:

— "A FOLGA SÓ TERÁ INÍCIO APÓS A CONCLUSÃO DO REPOUSO DA JORNADA."

Da conjugação dos artigos 37, § 1.º e 38, § 2.º, a folga após o sexto período consecutivo de até 24 horas à disposição do empregador terá início mesma hora da apresentação no primeiro dia de trabalho.

2. No item n.º 2 de seu ofício argumenta o DAC: "Em cada mês deverão existir dois períodos de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas e dentro deste intervalo de tempo, 48 (quarenta e oito) horas, deverá estar incluído um sábado ou um domingo completos."

Vejam os que diz A LEI no art. 38, § 1.º:

— "Do número de folgas estipulado neste artigo serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas devendo pelo menos um destes incluir um sábado ou um domingo."

O aspecto fundamental é que em nenhum momento a lei diz que dentro das 48 (quarenta e oito) horas deverá estar incluído um sábado ou um domingo.

A lei é claríssima afirmando que serão concedidos DOIS PERÍODOS CONSECUTIVOS DE 24 (vinte e quatro) horas, devendo UM DESTES períodos de 24 horas incluir um sábado ou um domingo.

É importante observar que há uma enorme diferença na redação da lei, entre QUARENTA E OITO,

HORAS E DOIS PERÍODOS CONSECUTIVOS DE VINTE E QUATRO HORAS.

Está bastante evidente que uma vez por mês o aeronauta terá um sábado completo ou um domingo completo, tendo dois períodos de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, sendo que UM PERÍODO DE VINTE E QUATRO HORAS inclui um sábado completo ou um domingo e o outro período de vinte e quatro horas, por consequência, inclui o outro dia completo, antes ou depois do sábado ou domingo.

Eis portanto a questão fundamental: Se a redação do artigo contivesse a expressão 48 HORAS CONSECUTIVAS, então os dois dias não seriam civis. Porém, como contém DOIS PERÍODOS consecutivos de 24 horas, devendo pelo menos UM DESTES INCLUIR UM SÁBADO OU DOMINGO, então os dois são necessariamente civis.

3. No item n.º 3 apresenta o DAC: "Cumprindo programação, na qual estejam previstos 06 (seis) pousos, o acréscimo de mais de 01 (um) pouso poderá ocorrer no caso de desvio para alternativa."

Recorramos ao art. 29, § 1.º da Lei n.º 7.183:

— "O número de pousos na hipótese da alínea "a" deste artigo poderá ser estendido a 06 (seis), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede à jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora."

Art. 29, alínea "a":

a) 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de vôo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

Art. 29, § 2.º:

"Em caso de desvio para alternativa é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo.

O DAC na sua interpretação do art. 29 incorre no erro de somar as exceções, ou seja, de somar as alíneas e parágrafos.

O art. 29, alínea "a", não deixa dúvida quanto ao número de pousos para uma tripulação mínima ou simples, isto é, 5 (cinco) pousos. Nos parágrafos 1.º e 2.º deste artigo a lei prevê casos especiais em relação à alínea "a", ou seja, cada parágrafo define uma situação especial.

Assim, no parágrafo 1.º, o aereo-

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

Of. n.º 032/TE-2/

5473

Rio de Janeiro,

Do Chefe do Subdepartamento Técnico

Ao Sr. Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas

Assunto: Lei 7.183 de 05 abr 84

Ref.: Of. PRES n.º 410 SNA

Of. PRES n.º 449 SNA



I - Em atenção aos documentos da referência, incumbiu-me o Exmo Sr. Diretor Geral de informar a V. Sa que este Departamento tem a seguinte interpretação:

- 1 - Art 37, parágrafo 1º - O Aeronauta poderá ficar à disposição do empregador por um máximo de 06 (seis) períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas, após a hora de apresentação, excetuando-se o previsto nos parágrafos 2º e 3º do presente artigo.
O repouso terá início imediatamente após o término do período em que o mesmo esteve à disposição do empregador;
- 2 - Art 38, parágrafo 1º - Em cada mês deverão existir dois períodos de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas e dentro deste intervalo de tempo, 48 (quarenta e oito) horas, deverá estar incluído um sábado ou um domingo completos;
- 3 - Art 29, parágrafo 1º - Cumprindo programação, na qual estejam previstos 06 (seis) pousos, o acréscimo de mais de 01 (um) pouso, poderá ocorrer no caso de desvio para alternativa.

27 abr 1984

109

27 abr 1984
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

E-2/ASB/ma.

Ofício-resposta do DAC

nauta poderá fazer seis pousos desde que tenha o repouso que precede à jornada aumentado de 1 (uma) hora, no caso de tripulação mínima ou simples.

Uma nova situação é definida no § 2.º em relação às alíneas "a", "b" e "c", ou seja, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos pelas alíneas em caso de desvio para alternativa.

Resulta que art. 29:

- alínea "a" - limite de pousos - 5 (cinco) mais uma alternativa (simples)
- alínea "b" - limite de pousos - 6 (seis) mais uma alternativa (composta)
- alínea "c" - limite de pousos - 4 (quatro) mais uma alternativa (vezamento)

Portanto, as situações previstas

nos parágrafos 1.º e 2.º do art. 29 não são cumulativas e sim cada parágrafo define um caso específico.

Na verdade, o parágrafo 2.º somente cita as alíneas, excluindo qualquer alusão ao parágrafo 1.º que define outra situação.

Assim, companheiros, a categoria não está sujeita às interpretações subjetivas e errôneas do DAC, interpretações que beneficiam exclusivamente às empresas, de forma ilegal, pois não constitui autoridade para julgar.

A categoria deve estar coesa e resistindo contra possíveis pressões patronais, atenta somente para as decisões judiciais.

Estas interpretações do Ministério da Aeronáutica trazem prejuízos enormes à nossa regulamentação, ampliando consideravelmente nossa carga de trabalho.

Qualquer dúvida, consulte o seu Sindicato.