

GREVE GERAL
DEFINIÇÃO DE SERVIÇOS MÍNIMOS E MEIOS NECESSÁRIOS PARA OS ASSEGURAR

Transportes Aéreos Portugueses S.A. (TAP)
Greve Geral - dia 3 de Junho de 2016
Serviços Mínimos
(Anexo II)

TAP Serviços de necessidades sociais indeterminadas	Direção	Área	Ambito (Detalhe da atividade da Área)	Fundamentação / possíveis impactos	N.º Trabalhadores necessários para assegurar serviços mínimos	
AS - Airport Services		HUB Lisboa	Customer Team. Garantir assistência aos passageiros durante as transferências em Lisboa, gerindo a conectividade, coordenando o embarque e garantindo o apoio em situações de irregularidades, de acordo com o Regulamento Europeu 261. Baggage team: Supervisionar todas as atividades de processamento de bagagem em Lisboa para minimizar irregularidades e garantir uma resolução rápida quando ocorram. Coordenar a triagem, assegurar os tempos de entrega, gerir a bagagem de peças curtas, apoiar transferências tail-to-tail e garantir o rápido reinício da bagagem left behind. Customer Recovery Centre: Planejar e gerir passageiros em grandes irregularidades, coordenando com os supervisores do HUB e Porto, garantindo alojamento e transporte conforme o Regulamento Europeu 261/2004. Agir proativamente em situações dentro da janela operacional de 72 horas, assegurando proteção, cuidado e serviço de alta qualidade, com política de ponto único de contacto e prevenção de reclamações. Supervisores: Atuar como Supervisor das operações diárias em Lisboa, coordenando todas as áreas e fornecedores, identificando desvios operacionais e tomando medidas eficazes, em conjunto com outras áreas, para resolvê-los.	Assegurar a proteção e garantir a reserva de hotéis/transportes e meals, dos passageiros em irregularidade. Assumir a entrega de care no aeroporto. Garantir que a bagagem dos pass e garantir a entrega de care no aeroporto. Garantir que a bagagem dos pass e garantir a entrega de care no aeroporto. Podem substituir outras funções, nomeadamente colocação de mangas; IOC.	Passageiros sem proteção e sem a entrega do devido care (Reg. 261/2004). Maior número de irregularidades (missions), por falta de proteção e alocação da equipa de transferências. Maior número de bag left behind e demora na sua regularização, falta de liderança e coordenação com IOC para decision making (Apr vs IOC). Aumento do número de reclamações e aumento do custo com indemnizações; Potencial aumento de cancelamentos por falta de pessoal para embarque de voos;	N.º Trabalhadores necessários para assegurar serviços mínimos Por turno x 3 turnos (M+T+Q): 1 Supervisor Apr; 1 Supervisor CRC; 3 CRC agents (irregularidades); 2 Customer Team; = 7 Total por turno
		HUB Porto	Turnaround coordinators: Responsável por coordenar todas as atividades de turnaround, garantindo segurança, pontualidade e sendo o ponto central de contacto para todos os stakeholders, com autonomia para acelerar os processos de rotação da aeronave. Sempre que necessário, auxilia na transferência de passageiros e bagagem, realiza tarefas de apoio à chegada e turnaround (como posicionamento do ponto de embarque, abertura/fecho de portas, energização da aeronave, colocação de cones, alteração da configuração da cabina, comunicação solo-cockpit, transporte de passageiros de última hora, entrega de documentação, validação do loadsheet final e LMC, embarques), assegurando a pontualidade da operação. Garantem igualmente a entrega de care aos passageiros, em caso de irregularidade.	Garantem as tarefas de loading supervisor, assim como a entrega de care aos passageiros no aeroporto. Garantem que a nível local existem reservas de hotéis e garantem também a proteção dos pass afetados no Porto.	Maior probabilidade de bags left behind por falta de loading supervisor, falta de assistência e entrega de care aos pass no aeroporto; falta de proteção para os pass. Aumento do número de reclamações e potenciais indemnizações com aumento do custo para a TAP. Potencial aumento de cancelamentos por falta de pessoal para embarque de voos;	Por turno x 2 turnos (M+T): 2 TRCs = 4 TRCs
DTS - Digital & Technology Services		Service Management & Operations	Suporte à resolução de incidentes de tecnologias de informação	Assegurar suporte às tecnologias de informação fundamentais	Incapacidade de resolver situações de não operacionalidade de tecnologias de informação críticas para a operação TAP (ex: rede de dados, comunicações, email, PCs, sistemas de informação) suporte à operação) Operação sem tecnologia: de informação será muito mais lenta ou impossível de realizar Incapacidade de resolver situações de não operacionalidade de sistemas de informação críticos para a operação TAP. Operação sem suporte de sistemas será muito mais lenta ou impossível de realizar	Especialistas aplicacionais (diferentes competências: sistemas Amadeus, sistemas ME, Netline, sistemas operacionais, integração de sistemas) Total = 10 trabalhadores
		Service Delivery	Suporte à resolução de incidentes de sistemas de informação	Asssegurar suporte aos sistemas de informação classificados como críticos para a operação	Garantem a apresentação das tripulações para os serviços mínimos indicados. Participam na coordenação eficaz com o IOC e outras áreas operacionais. Assumem a reserva de hotéis, transportes para tripulações em irregularidade, garantindo cumprimento das normas legais; e do A.E. Assumem a comunicação e entrega de instruções operacionais às tripulações, garantindo que recebem toda a informação necessária para a execução segura e eficiente dos voos. Garantem que as escalas são processadas de acordo com as prioridades da TAP e que as irregularidades (ex.: falta de tripulação, alterações de último hora) são rapidamente regularizadas, a fim de realizar os voos de serviços mínimos indicados.	Não ter os tripulantes apresentados para os voos de serviço mínimo, levando ao cancelamento do voo; ter tripulantes fora de base sem garantia de hotel e transporte, prejudicando o descanso legal. Falta de análise das normas legais relativas a descensos e tempos de trabalho das tripulações, causando ilegalidade na realização do voo.
GT - Planeamento e Gestão de Tripulações		Gestão de Escalas de Tripulações TAP	Garantir a elaboração, gestão e otimização das escalas das tripulações, assegurando conformidade com a regulamentação legal, normas internas e requisitos operacionais; Planeamento das escalas de tripulação (pilotos e pessoal de cabina). Cumprimento das regras de tempo de voo e descanso (EASA, AFI, Adjustes operacionais em caso de irregularidades (atrasos, cancelamentos)	Garantem a resolução de irregularidades operacionais, em caso de emergência ativa o plano de resposta à emergência.	Falta de coordenação no IOC em ambiente de irregularidade, com impacto em toda a operação/reoma	Turno da manhã: 1 Turno da tarde: 1 Turno da noite: 1 Total = 3 trabalhadores
		Duty Manager	O IOC Duty Manager tem a responsabilidade e a autoridade, durante o período de atuação do IOC (96h da janela operacional), para minimizar, em situações de irregularidade operacional, os efeitos disruptivos no plano de exploração comercial da TAP Air Portugal, coordenando com os responsáveis pelas áreas operacionais a implementação das medidas operacionais previstas. Adicionalmente, coordena processos e procedimentos entre os departamentos representados no IOC da TAP Air Portugal, tais como: Network Control (NC), Crew Control (CC), Maintenance Control Centre (MCC), Operational Control (OC), HUB, Customer Recovery Centre (CRC), incluindo os departamentos pertencentes à Portugal, ao abrigo do Service Level of Agreement celebrado. Estas funções são igualmente extensíveis a todos os outros departamentos afetos à operação da TAP Air Portugal, consoante à necessidade emergente para a continuidade da mesma.	Sempre em colaboração com o Duty Manager, o Network Control tem a responsabilidade de coordenar a operação de transporte aéreo durante o período de intervenção definido, começando 72 horas antes da operação. Deve assegurar a execução, fiabilidade e estabilidade definidas no planeamento comercial da TAP Air Portugal, em termos de regularidade e pontualidade, antecipando e minimizando o número de irregularidades e os seus impactos. Adicionalmente, deve coordenar a estrutura de apoio operacional, os equipamentos e recursos humanos afetados, promovendo a reformulação da rede quando necessário, por forma a otimizar a operação, contribuindo para salvaguardar a boa imagem da TAP Air Portugal. O Network Control atua e reage de forma adequada às situações de irregularidade operacional, propondo as ações apropriadas, ou por instrução do Duty Manager, nos casos de: - Alteração/falta de tripulações; - Alteração/falta de aeronave; - Alteração do planeamento do horário dos voos em caso de atrasos, re-routing, antecipação, cancelamentos, greves	Implementação de planos mitigadores de disruptão operacional. Atuação, divulgação, criação de voo e alterações da rede da TAP.	Não implementação de planos/medidas de mitigação de disruptão operacional e potenciar cancelamentos adicionais.
IOC - Centro de Operações Integrado		Network Control	Turnaround coordinators: Responsável por coordenar todas as atividades de turnaround, garantindo segurança, pontualidade e sendo o ponto central de contacto para todos os stakeholders, com autonomia para acelerar os processos de rotação da aeronave. Sempre que necessário, auxilia na transferência de passageiros e bagagem, realiza tarefas de apoio à chegada e turnaround (como posicionamento do ponto de embarque, abertura/fecho de portas, energização da aeronave, colocação de cones, alteração da configuração da cabina, comunicação solo-cockpit, transporte de passageiros de última hora, entrega de documentação, validação do loadsheet final e LMC, embarques), assegurando a pontualidade da operação. Garantem igualmente a entrega de care aos passageiros, em caso de irregularidade.	Garantem as tarefas de loading supervisor, assim como a entrega de care aos passageiros no aeroporto.	Maior número de irregularidades, por não ser possível garantir ligação, embarque e desembarque de passageiros Maior número de irregularidades da bagagem Falta de liderança e coordenação dos Prestadores de Aeroporto Aumento do número de reclamações e aumento do custo com indemnizações; Potencial aumento de cancelamentos por falta de pessoal para embarque/desembarque e arrastamento de voos;	Turno da manhã: 5 Turno da tarde: 5 Turno da noite: 5 Total = 10 trabalhadores
		HCC/Coordenação	O Departamento de Operational Control é responsável por gerir e supervisionar as operações de voo, garantindo conformidade com regulamentos, normas ICAO e políticas internas. Apoiar o Departamento de Safety em assuntos relacionados com o Operational Control, incluindo participação em investigações e análises de segurança. Fornecer às tripulações os dados necessários para a execução segura dos voos, monitorizar o progresso dos voos e analisar e disseminar informações críticas de segurança e proteção, incluindo NOTAMs e publicações aeronáuticas. Iniciar ações apropriadas em caso de incidentes ou problemas de segurança. Prestar apoio ao IOC em matérias de Safety e Security.	A equipa do Operational Control (OCVs) garante a Produção de Briefing Packages (Planos de Voo) de todos os voos da TAP e PGA, assegura o FlightWatch - vigilância das aeronaves em voo (obrigatório do ponto de vista regulamentar), vigila a informação aeronáutica (a falta da mesma pode afetar a segurança dos voos).	A falta dos elementos do Operational Control impede que os voos sejam efetuados, afeta a vigilância das aeronaves em voos e afeta a vigilância da informação aeronáutica comprometendo a segurança Operacional da companhia.	Turno da Noite das 23h-07h: 1SUP, 1FLTWM, 1Planner Turno da manhã 06h30-15h: 1SUP, 1 FltW, 1Planner Turno da tarde 14h45-23h15: 1SUP, 1 FltW, 1Planner Turno na noite 23h-07h: 1SUP, 1 FltW, 1Planner Total = 12 trabalhadores
DOV - Operações de Voo		OP/Operational Control				

GREVE GERAL
DEFINIÇÃO DE SERVIÇOS MÍNIMOS E MEIOS NECESSÁRIOS PARA OS ASSEGURAR

Transportes Aéreos Portugueses S.A. (TAP)
Greve Geral - dia 3 de Junho de 2026
Serviços Mínimos
(Anexo II)

TAP Serviços essenciais operacionais	Direção	Área	Ambito (Descrição da atividade da Área)	Fundamentação / Justificação / Impactos	N.º de trabalhadores necessários para assegurar serviços mínimos
<p>Serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a outras atividades conexas, pelo que é abrangida pelo disposto na alínea h), do n.º 2 do artigo 537.º do Código do Trabalho, integrando-se assim num setor destinado à satisfação de necessidades sociais imperativas</p>	<p>SS - Safety & Security</p>	<p>Operations & Risk</p>	<p>A Área de Security é responsável por um conjunto de atividades críticas que garantem a proteção de pessoas, infraestruturas, operações e ativos estratégicos da organização. Entre estas responsabilidades encontram-se a realização de avaliações de risco operacionais, a prestação de formações obrigatórias e especializadas, a condução de investigações de segurança, o vetting de passageiros potencialmente disruptivos, bem como a resposta célere a solicitações de autoridades competentes. Adicionalmente, a área assegura a execução de auditorias e inspeções internas destinadas a verificar a conformidade com requisitos legais, regulatórios e procedimentais, promovendo a melhoria contínua dos processos de segurança.</p> <p>O desempenho eficaz destas atividades exige recursos técnicos, humanos e organizacionais adequados. A ausência desses recursos impede a execução atempada e rigorosa das tarefas, comprometendo a capacidade de resposta operacional da organização. A não realização ou o atraso na execução das ações sob responsabilidade da Security resulta num entratamento do sistema de gestão de segurança, aumentando a exposição a riscos emergentes, falhas operacionais e incidentes que poderiam ser prevenidos ou mitigados através da atuação especializada da área.</p>	<p>A ausência de recursos ou condições adequadas para o desempenho das atividades críticas da área de Security compromete diretamente a capacidade de resposta operacional da organização. A não execução atempada de avaliações de risco, formações obrigatórias, investigações, vetting de passageiros e atendimento a solicitações de autoridades impede o cumprimento de requisitos legais, regulatórios e procedimentais. Além disso, auditorias e inspeções internas constituem elementos essenciais para garantir a conformidade e melhoria contínua. Quando estas atividades não podem ser realizadas, existe um entratamento evidente do sistema de gestão de segurança, aumentando a exposição a falhas operacionais, riscos emergentes e potenciais incidentes que poderiam ser mitigados.</p>	<p>Total = 3 trabalhadores</p> <p>Impacto Operacional Falha na identificação de riscos emergentes em escadas, voos, hotéis e demais operações, aumentando a probabilidade de incidentes. Redução da eficácia operacional devido à falta de formações urgentes, impactando diretamente equipas no terreno. Atrasos em investigações críticas podem comprometer a tomada de decisão e permitir a recorrência de incidentes.</p> <p>Impacto na Segurança (Security) Potencial embargo ou permanência de passageiros com risco elevado de comportamentos disruptivos devido à ausência de vetting adequado. Vulnerabilidade acrescida em processos sensíveis que dependem de respostas rápidas. Atraso no cumprimento de solicitações urgentes de autoridades, podendo resultar em falhas de cooperação institucional.</p> <p>Impacto Legal e Regulatório Não conformidade com normas obrigatórias de auditoria, inspeção e reporte. Risco de sanções, multas, conformidade perante autoridades. Possíveis implicações contratuais e reputacionais junto de parceiros, fornecedores e reguladores.</p>
	<p>Facilitação</p>	<p>SS - Safety & Security</p>	<p>A gestão de acessos ao campus e às diferentes zonas do aeroporto constitui uma atividade essencial no âmbito da Segurança Operacional e do controlo de pessoas em áreas críticas. Esta atividade envolve a validação, autorização e monitorização de pedidos de entrada, incluindo situações que exigem resposta imediata, como intervenções técnicas urgentes, acesso de equipas externas, prestadores de serviços, autoridades ou outros intervenientes cuja presença é necessária para a continuidade segura e eficiente das operações.</p> <p>Para garantir o cumprimento dos requisitos legais e regulatórios associados ao controlo de acessos, é indispensável assegurar processos rigorosos de verificação documental, validação de credenciais, registo de movimentos e classificação do tipo de acesso, sobretudo em zonas restritas, sensíveis ou críticas do aeroporto. A capacidade de resposta célere é particularmente importante sempre que estão em causa intervenções urgentes ou situações de risco que exigem atuação imediata.</p>	<p>A incapacidade de responder de forma célere a pedidos de acesso ao campus ou ao aeroporto gera um conjunto de impactos operacionais, de segurança e de conformidade</p>	<p>Impacto Operacional Atraso na entrada de equipas técnicas, operacionais ou de manutenção, comprometendo intervenções críticas e potencialmente afetando a continuidade do serviço. Interrupção ou atraso em operações que dependem de fornecedores externos, técnicos credenciados ou equipas de emergência. Dificuldade na gestão do fluxo de pessoas autorizadas, podendo causar congestionamentos ou falhas de coordenação em áreas sensíveis.</p> <p>Impacto na Segurança (Security) Maior risco de acessos indevidos devido à impossibilidade de aplicar procedimentos rigorosos de verificação em situações urgentes. Possível atraso na resposta a incidentes que exigem acesso imediato de equipas especializadas.</p> <p>Impacto Legal e Regulatório Não cumprimento de requisitos de controlo de acessos definidos por normas de segurança aeroportuária.</p>
	<p>SCIE - Segurança contra Incêndio</p>	<p>PSI</p>	<p>No âmbito do SCIE - Segurança Contra Incêndio em Edifícios, a Área de Security é responsável pela análise imediata de ocorrências relacionadas com os sistemas e equipamentos de proteção ativa e passiva, bem como pelo cumprimento e acompanhamento das Medidas de Autoproteção (MAP). Estas responsabilidades abrangem a avaliação de alarmes, deteção de anomalias, falhas de equipamentos, ativação de sistemas automáticos, verificação de condições de evacuação e outros aspetos essenciais para a prevenção e controlo de incêndios nos edifícios.</p> <p>AZ MAP representam um conjunto estruturado de procedimentos obrigatórios, que incluem planos de prevenção, planos de emergência interno, registos de segurança, ações de manutenção, formação e simulacros, constituindo a base legal e operacional para garantir níveis adequados de segurança contra incêndio. A sua correta implementação depende de análises rápidas, rigorosas e tecnicamente fundamentadas, assegurando a conformidade com os requisitos legais e permitindo resposta eficaz a qualquer ocorrência.</p> <p>A atuação imediata e crítica neste domínio, uma vez que atrasos na análise das ocorrências podem comprometer a integridade dos edifícios, a continuidade das operações e a segurança de colaboradores, passageiros e demais utilizadores. A área de SCIE assegura ainda a articulação com equipas de manutenção, brigadas internas, operadores de sistemas técnicos, prestadores externos e autoridades fiscalizadoras, garantindo que todas as exigências regulamentares são cumpridas e que as medidas corretivas são implementadas sem demora.</p>	<p>A impossibilidade de realizar análises imediatas a ocorrências relacionadas com o SCIE compromete significativamente a capacidade de prevenção, resposta e mitigação de riscos associados a incêndios em edifícios. Esta limitação gera impactos diretos em várias dimensões:</p>	<p>Impacto Operacional Atraso na identificação das causas de ocorrências (alarmes, avarias, falhas de equipamentos, ativação de sistemas), prolongando situações de risco e impedindo ações corretivas rápidas. Dificuldade na coordenação com equipas de manutenção, brigadas internas e outros intervenientes responsáveis pela resposta a emergências.</p> <p>Impacto na Segurança (Safety) Aumento da exposição a situações que podem evoluir para incidentes graves, devido à ausência de diagnóstico imediato. Menor capacidade de garantir a conformidade das condições de segurança dos edifícios, colocando pessoas e bens em maior vulnerabilidade.</p> <p>Impacto Legal e Regulatório Possível incumprimento dos requisitos do Regime Jurídico de Segurança Contra Incêndio em Edifícios (SCIE), incluindo prazos de atuação e registo de ocorrências.</p>
<p>PSI</p>	<p>PSI</p>	<p>PSI</p>	<p>No âmbito do PSI poderá ser observada a necessidade de leitura de dados de voo para possibilitar a análise e assessment de ocorrências observadas na Operação.</p>	<p>Nos processos atuais, a leitura dos dados é processada manualmente.</p>	<p>Total = 1 trabalhador</p>
<p>SIM</p>	<p>SIM</p>	<p>SIM</p>	<p>Notificação às autoridades das ocorrências de comunicação mandatória dentro dos prazos legais.</p>	<p>A comunicação dentro dos prazos legais é realizada manualmente via QSMS e email.</p>	<p>Total = 1 trabalhador</p>

GREVE GERAL
DEFINIÇÃO DE SERVIÇOS MÍNIMOS E MEIOS NECESSÁRIOS PARA OS ASSEGURAR

Transportes Aéreos Portugueses S.A. (TAP)
Greve Geral - dia 3 de Junho de 2026
Serviços Mínimos
(Anexo II)

TAP Serviços de necessidades sociais imprescindíveis	Direção	Área	Ambito (Detalhe da atividade da Área)	Fundamentação / possíveis impactos	N.º Trabalhadores necessários para assegurar serviços mínimos
	Manutenção & Engenharia	Manutenção Operacional de Aviões	<p>Manutenção de Linha (Prestar serviços de manutenção de linha à frota da TAP e a outras companhias aéreas clientes, garantindo a qualidade e fiabilidade das intervenções realizadas)</p>	<p>A Manutenção de Linha é aquela manutenção que se faz aos aviões em operação, ou seja, entre voos. Quando os aviões não saem formalmente da linha aérea para serem sujeitos a intervenções de manutenção, são sujeitos, apesar disso, a atividades de manutenção programadas e não programadas. As atividades programadas podem ser atividades em dia de greve, mitigando-se dessa forma os impactos adversos da falta de pessoal para trabalhar nos aviões, no entanto, haverá sempre o efeito indutor de acumulação de trabalhos para os dias a seguir. Em relação às atividades de manutenção não programadas, na sua esmagadora maioria, a partir do momento que são necessárias, por razões de avarias, queixas das tripulações, ou outras, se não forem executadas, os aviões deixam de estar aeronavegáveis e não podem efetuar voos, pelo que a consequência direta é o cancelamento dos voos programados para o avião que precisa de ações de manutenção. Outra atividade que é realizada pelas equipas de manutenção de linha e poderá ficar inviabilizada, é o reboque de aeronaves para fins de manutenção.</p>	<p>Em US</p> <p>Turno de manhã: 1 TMA Chefe de Produção 2 TMA Chefes de Grupo 4 TMA B1 1 TMA B2 1 TMA Chefe de Grupo 1 TAM Turno da noite: 1 TMA Chefe de Produção 2 TMA Chefes de Grupo 4 TMA B1 1 TMA B2 1 TAM Chefe de Grupo 1 TAM ORO -> 3 TMA FNC -> 3 TMA FAO -> 1 TMA</p> <p>Total = 27 Trabalhadores</p>
	Manutenção Operacional de Aviões		<p>Planeamento Operacional (Planear e controlar as atividades de manutenção de curto prazo da frota da TAP e clientes, assegurando a sua execução eficiente e alinhada com os requisitos operacionais)</p>	<p>Riscos de falta de continuidade de aeronavegabilidade dos aviões que sejam sujeitos a ações de manutenção de prestadores de serviços de manutenção de linha externos à TAP. Falta de coordenação na entrega de aviões de hangar e reboque de aeronaves.</p>	<p>1 TMA 3 TPCs (1 de manhã, outro à tarde e outro à noite) Total = 4 trabalhadores</p>
	Manutenção & Engenharia		<p>Maintenance Operations Centre (Assegurar o suporte técnico às tripulações da TAP, contribuindo para a segurança e continuidade das operações. Prestar suporte técnico aos prestadores de serviços de manutenção de linha, promovendo a correta execução das atividades contratadas e o cumprimento dos padrões da Companhia)</p>	<p>Riscos de falta de continuidade de aeronavegabilidade dos aviões que sejam sujeitos a ações de manutenção de linha da TAP Ausência de apoio técnico às tripulações e às equipas de manutenção de linha, o que aumenta muito o risco de atrasos e cancelamentos em aviões que tenham avarias de resolução complexa. Falta de coordenação generalizada com todas as áreas operacionais, o que implica que, qualquer decisão que seja necessário ser tomada, para a qual seja necessário o contributo da manutenção, ficará bloqueada.</p>	<p>Turno de manhã: 2 Turno da tarde: 2 Turno da noite: 1 Total = 5 TMA</p> <p>TRTMA: Horário 4-4 turno 6h-17:30h - 2 turno 7h-18:30h - 2 turno 18h-5:30h - 1 turno 19h-6:30h - 1</p> <p>Chefe de grupo TRTMA: turno 6h-17:30h - 1 trabalhador</p> <p>Total = 7 trabalhadores</p>
	Logística M&E		<p>Interiores de cabina (Manter a condição da cabina dos aviões com elevados padrões de qualidade estética e de conforto aos passageiros)</p>	<p>Atrasos de voos e degradação do serviço ao passageiro na cabina. A ausência de resposta às queixas das tripulações de cabina inviabilizam a saída do voo.</p>	<p>-> LG/SR: atrasos no aprovisionamento e disponibilização de materiais para manutenção de linha e inspeções A-check, com impacto na disponibilidade de aviões da frota, com impacto operacional (atrasos e cancelamento de voos), e impacto nas datas de conclusão de inspeções em curso. -> LG/GM: sem impactos diretos na operação. -> LG/OP: atrasos na preparação, transporte e fornecimento de materiais, ferramentas, produtos e equipamentos para inspeções A-check, manutenção de linha, estações e aviões em situação AOG. -> LG/AR: atrasos na recepção, fornecimento ou expedição podem afetar inspeções, trabalhos de manutenção, reparações externas e resposta a AOG, com impacto direto na operação.</p> <p>-> LG/SR: Total = 2 TPCs AOG Desk (H15+ on call): 2 TPCs (1+1, incluindo on-call) -> LG/OP: Total = 5 TPCs + 3 TAMs FE Manutenção Linha (H24): 5 TPCs (2+2+1) + 3 TAMs FE (1+1+1) -> LG/AR: Total = 1 TPC + 6 TAMs Expedição: 1 TPC Armazém Central (H24): 6 TAMs (2+2+2)</p> <p>Total = 17 Trabalhadores</p>

