

Em assembleia, pauta de reivindicações para CCT regular 2019/20 é aprovada

Em assembleia realizada nesta terça-feira (17), em São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Porto Alegre e Campinas, os aeronautas associados aprovaram uma pauta de reivindicações para a renovação da Convenção Coletiva de Trabalho da aviação regular para 2019/2020.

Entre os itens econômicos, os tripulantes deliberaram por pedir reajuste baseado no INPC acrescido de 2% a título de ganho real nas cláusulas econômicas, incluindo salários, pisos, diárias de alimentação (exceto as internacionais, em que foi requerido um reajuste maior), seguro de vida e vale alimentação sem teto.

Nas cláusulas sociais, foram aprovados pedidos de melhoria em cláusulas que tratam das madrugadas e limites de operação, do tempo em solo entre etapas de voo, período oposto e base contratual, entre outras.

Na cláusula do Passe Livre, será reivindicado o direito de uso durante as férias e que o SNA faça o gerenciamento do sistema.

Além disso, foram incluídas diversas cláusulas novas, de acordo com sugestões dos pilotos e comissários e com as denúncias e reclamações recorrentes ao sindicato (veja lista abaixo).

O SNA, assim como vem fazendo nos últimos anos, irá entregar a pauta de reivindicações da categoria ao Snea (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias) o mais cedo possível, de forma a permitir que as negociações evoluam da melhor forma e na tentativa de chegar a um acordo respeitando a data-base (1º de dezembro).

Cabe lembrar que toda decisão sobre a renovação da CCT é sempre tomada pelos tripulantes associados, em assembleia, e que a participação de todos é de extrema importância para o sucesso nas negociações.

Propostas de alteração do atual texto da CCT

– Na cláusula 3.3.14 sobre as madrugadas e seus limites de operação foi incluído um parágrafo para que nenhum operador aéreo possa escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 00:00 (zero) hora e 08h00 (oito) horas se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 (quarenta e oito horas) anteriores a esta jornada. Também foi alterado um parágrafo para conceituar como madrugada o período de tempo transcorrido, total ou parcialmente, entre 00:00 (zero) hora e 07:00 (sete) horas, horário de Brasília.

– Na cláusula sobre o tempo em solo entre etapas de voo, foi acrescentado um novo parágrafo para esclarecer a definição do planejamento da escala de serviço como sendo aquela programação prévia à apresentação.

– Na cláusula 3.3.15, nos casos de base contratual situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos a uma distância inferior a 50 (cinquenta) quilômetros, foram alterados parágrafos para que a viagem fora da base se inicie após repouso mínimo regulamentar acrescido de 02 (duas) horas e termine seguida de repouso mínimo regulamentar acrescido de no mínimo 02 (duas) horas. Se o voo terminar fora da base com a próxima viagem programada para ter início em aeroporto diferente do definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 04 (quatro) horas.

– Na cláusula 3.4.9, sobre o período oposto, foi alterado o caput para que as empresas concedam 8 (oito) folgas consecutivas, dentro do limite mínimo regulamentar, aos

aeronautas que houverem retornado do período de férias, após 6 (seis) meses, mediante solicitação dos interessados.

– Na cláusula do Passe Livre, será reivindicado o direito de uso durante as férias e que o SNA faça o gerenciamento do sistema.

Cláusulas novas

– Da possibilidade de postergação do término da viagem

O horário do término da viagem publicado em escala de serviço deverá ser respeitado, mesmo que alterações na execução da escala venham a ser realizadas.

Parágrafo Primeiro: O horário de término da viagem poderá ser postergado, desde que a alteração na escala durante sua execução seja decorrente de uma das seguintes situações, sendo de responsabilidade do comandante da aeronave a verificação dessa previsão:

I. atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção não programado;

II. por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa.

Parágrafo Segundo: Fica preservada o disposto no 4º do art. 45 da Lei 13.475/17.

Do limite de jornada em casos de acionamento em sobreaviso

O término da jornada de trabalho diária do aeronauta de sobreaviso que for acionado terão as seguintes limitações:

I. para compor tripulação simples não poderá ultrapassar o limite de 16 (dezesseis) horas contado do início do sobreaviso.

II. para compor tripulação composta não poderá ultrapassar o

limite de 19 (dezenove) horas contado do início do sobreaviso.

III. para compor tripulação de revezamento não poderá ultrapassar o limite de 23 (vinte e três) horas contado do início do sobreaviso.

– Assistência Médica e Odontológica

As empresas ficam obrigadas a assegurar aos aeronautas, assistência médico hospitalar (plano de saúde) e odontológica.

Parágrafo Único: Os valores despendidos às assistências previstas no caput, não terão em nenhuma hipótese, natureza remuneratória, não integrando ao salário do aeronauta seja como salário in natura, utilidade ou outros, para todo e qualquer fins de direito.

– Plano de Previdência Privada

As empresas deverão estabelecer um plano de previdência privada em alguma instituição financeira, e efetuar a contribuição mensal de no mínimo 3% da remuneração bruta, sem natureza salarial.

Parágrafo Único: Ficam asseguradas as condições mais benéficas já praticadas.

– Da Remuneração em casos de fadiga comprovada

Fica assegurado a remuneração pela escala publicada aos aeronautas afastados de suas atividades em razão de fadiga devidamente comprovada.

– Da indenização pelo deslocamento à apresentação entre 00:01 e 06:00

Fica assegurada a indenização no valor mínimo de R\$ 30,00 (trinta reais) pelo deslocamento à apresentação entre 00:01 (zero hora e um minuto) e 06:00 (seis horas).

– Do tempo para assumir programação após DM (Dispensa Médica)

O aeronauta somente poderá assumir programação, após 6 (seis) horas, no mínimo, da alta médica registrada.

Parágrafo Único: Fica facultado ao Aeronauta aceitar a diminuição ou extinção desse período mínimo para assumir nova programação.

– Da Remuneração em casos de fadiga comprovada

Fica assegurado a remuneração pela escala publicada aos aeronautas afastados de suas atividades em razão de fadiga devidamente comprovada.

– Do Safety Case

Os casos específicos que possam extrapolar os limites de horas de voo e jornada, ou que possam diminuir os limites de repouso contido no RBAC 117 ou outra norma que venha substituí-lo, somente terão validade com o aval do SNA e agência reguladora.

– Da reconhecimento das partes

As partes acordam e reconhecem expressamente que o Sindicato Nacional dos Aeronautas – SNA é a entidade representante da categoria de aeronautas, em todo o território nacional, e que o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA é a entidade representante da categoria econômica, sendo vedada a eleição de comissão de empregados ou de outra instituição para representar as partes.