

ACORDO COLETIVO DE TRABALHO – AZUL/SNA

2022 / 2023

Acordo Operacional Possibilitando Maior Flexibilidade das Escalas de Trabalho

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS - SNA, entidade sindical de representação nacional, Registro Sindical MTE nº. 00750008214-3, inscrita no CNPJ/MF sob o nº. 33.452.400/0002-78, com sede na Rua Barão de Goiânia, 76, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-020, neste ato representado por seu Presidente Henrique Hacklaender Wagner, CPF XXX.XXX.XXX-XX, tratado a seguir como “**SINDICATO**” e, de outro lado,

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 09.296.295/0001-60, com sede na Avenida Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, nº 939, Castello Branco Office Park, Torre Jatobá, 9º andar, Bairro Tamboré, Município de Barueri, Estado de São Paulo, CEP 06460-040, neste ato representada na forma de seu estatuto social, doravante simplesmente denominada “**EMPRESA**”.

Conjuntamente denominadas como “**PARTES**”, firmam o presente **Acordo Coletivo de Trabalho “ACORDO”**, com fulcro nos artigos 7º, inciso XXVI, 8º, incisos III e VI, ambos da Constituição Federal, e artigo 611 a 620, da CLT, observados todos os requisitos formais determinados pelo artigo 613, da CLT, com as seguintes considerações, cláusulas e condições, levadas ao conhecimento de todos os AERONAUTAS da EMPRESA, e integralmente aprovadas em Assembleia Geral Extraordinária Plebiscitária, realizada, de acordo com o Estatuto do SINDICATO, nos dias XX e XX de outubro de 2022, conforme artigo 612, da CLT.

CONSIDERANDO:

- a singularidade de cada AERONAUTA que, a depender de preferências pessoais ou mesmo de uma fase vivenciada, gostaria de apontar a sua preferência ao cumprimento de uma determinada escala;
- que a EMPRESA, ainda que possibilite atualmente ao AERONAUTA o apontamento de uma ou outra opção de escala, se vê impossibilitada de ampliar essa flexibilidade por conta do artigo 28, parágrafo único da Lei 13.475/17;
- que o Legislador, em substituição às travas legais atualmente existentes, facultou à negociação coletiva a adoção de outros critérios;
- que a flexibilidade da escala pretendida com o presente ACORDO depende, ainda, da alteração de alguns limites e condições de cumprimento da jornada de trabalho (flexibilizações x compensações mitigadoras), o que somente é possível por meio de

*Safety Cases*¹, como os dois já elaborados pela EMPRESA e, atualmente, em processo de apreciação e validação pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), sob número 00066.011872/2022-52;

- que o presente ACORDO, em todos os seus termos, somente é viabilizado com a comunhão de todas as suas Cláusulas e as aprovações dos respectivos *Safety Cases*, vez que as flexibilidades e concessões se encontram, em sua totalidade, interligadas e indivisíveis;
- que há necessidade da implementação e acompanhamento dos *Safety Cases* nas efetivas execuções de escalas de voo, a médio e longo prazo, avaliada a realidade operacional;
- que os dados do SAFET-FAST complementam a matriz de risco de fadiga desenvolvida pela EMPRESA.

RESOLVEM as PARTES, portanto, celebrar o presente ACORDO COLETIVO DE TRABALHO ("ACORDO"), com fulcro nos artigos 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, que se regerá pelas seguintes cláusulas e condições, que as PARTES mutuamente aceitam e acordam.

CLÁUSULA PRIMEIRA – VIGÊNCIA E DATA-BASE

O presente ACORDO, condicionado à aprovação dos *Safety Cases* pela ANAC previstos nas Cláusulas Sexta e Sétima, terá vigência de 01 (um) ano, compreendendo o período de 01/01/2023 a 31/12/2023.

Parágrafo Primeiro: Caso os *Safety Cases* não sejam aprovados pela ANAC em tempo hábil para que o presente ACORDO inicie sua vigência em janeiro de 2023, esta será prorrogada, considerando-se como nova data o transcurso de, no máximo, dois meses completos após aprovação de ambos os *Safety Cases*, mantendo-se, sempre, a data fim do presente ACORDO para 31/12/2023, cabendo à EMPRESA a comunicação ao SINDICATO e aos AERONAUTAS do início de vigência.

Parágrafo Segundo: Caso sejam publicadas novas regras pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) que afetem algum dos itens ora negociados, as PARTES se comprometem, independentemente do favorecimento ou não trazido pela eventual alteração, a revisar este ACORDO, considerando que todas as suas Cláusulas são interligadas e indivisíveis.

Parágrafo Terceiro: As PARTES se reunirão trimestralmente, em caráter ordinário, a contar do início das operações com base no presente ACORDO, para avaliar a implementação dos *Safety Cases* nas operações.

¹ Um *Safety Case* é definido como sendo "a descrição documentada dos principais riscos que um ente regulado está submetido e dos meios empregados para controlar esses riscos".

Parágrafo Quarto: Em caráter extraordinário, qualquer uma das PARTES poderá convocar reunião para discussão do presente ACORDO.

Parágrafo Quinto: A EMPRESA disponibilizará mensalmente ao SINDICATO os dados relacionados com o estudo da fadiga coletados na execução das escalas, associados aos *Safety Cases*, durante todo o período de vigência deste ACORDO.

Parágrafo Sexto: A data-base da categoria profissional dos AERONAUTAS é em 1º de dezembro.

CLÁUSULA SEGUNDA – ABRANGÊNCIA

As cláusulas e condições estabelecidas neste **Acordo Coletivo de Trabalho** são fruto da livre negociação coletiva, e do consenso entre os signatários, e se aplicam aos AERONAUTAS da EMPRESA, lotados em todas as unidades existentes no território nacional, e que integrem a categoria dos aeronautas, nos termos da Lei 13.475/2017.

CLÁUSULA TERCEIRA – OBJETO

Fica ajustado entre as PARTES que a EMPRESA se sujeita às normas aplicadas aos AERONAUTAS (COMANDANTES, COPILOTOS E COMISSÁRIOS), salvo naquilo que contrariar as cláusulas dispostas neste Acordo Coletivo de Trabalho, devendo prevalecer o presente instrumento.

Parágrafo único: O presente ACORDO versa sobre: Apontamento Voluntário de Preferências de Escala De Voo; Jornada Interrompida; Alteração do Limite de Jornada de Trabalho e Hora de Voo “Red Eye” – Conforme *Safety Case*; Criação de Novo Limite de Jornada de Trabalho e Hora de Voo /Alteração da Tabela B1 do RBAC 117 – Conforme *Safety Case* e Aumento da Concessão de Folgas.

CLÁUSULA QUARTA – DO APONTAMENTO VOLUNTÁRIO DE “PREFERÊNCIAS DE ESCALA DE VOO”

A EMPRESA disponibilizará ferramenta para que os AERONAUTAS apontem, voluntariamente, as preferências de escala de voo para o mês subsequente, observadas as seguintes opções:

a) Com relação à quantidade de Horas Voadas ao longo do mês:
Voar Mais
Voar Menos
Voar na Média

b) Com relação às Chaves de Voos ao longo do mês:
Preferencialmente Diurnas
Preferencialmente Noturnas
Indiferente

Parágrafo Primeiro: Com relação à quantidade de horas voadas ao longo do mês, define-se como “Voar Mais” a preferência do AERONAUTA em realizar mais horas de voo; “Voar Menos” a preferência do AERONAUTA em realizar menos horas de voo e “Voar na Média” ter a escala distribuída de forma regular, sem aplicação das preferências “Voar Mais” ou “Voar Menos”.

Parágrafo Segundo: Com relação às “chaves de voo ao longo do mês”, define-se como “Preferencialmente Diurnas” as jornadas de trabalho compreendidas, em sua maior parte, no período entre 06h00 e 17h59; “Preferencialmente Noturnas” as jornadas de trabalho compreendidas, em sua maior parte, no período entre 18h00 e 05h59 e “Indiferente” ter a escala distribuída de forma regular, sem aplicação das preferências de chaves de voos Diurnas ou Noturnas.

Parágrafo Terceiro: Com relação à “quantidade de horas voadas ao longo do mês”, o AERONAUTA que não apontar a sua preferência dentro do período determinado pela EMPRESA, será automaticamente enquadrado na opção “Voar na Média”.

Parágrafo Quarto: Com relação às “Chaves de Voo ao longo do mês” (Preferencialmente Diurnas ou Noturnas), o AERONAUTA que não apontar a sua preferência dentro do período determinado pela EMPRESA, será automaticamente enquadrado na opção “Indiferente”.

Parágrafo Quinto: O apontamento das preferências de escala não garante ao AERONAUTA, ou obriga a EMPRESA, a elaboração da escala publicada com as opções escolhidas “Voar Mais” ou “Voar Menos” e/ou respectivas “Chaves de Voos” (Diurnas ou Noturnas), uma vez que sempre será condicionada, antes da escolha de qualquer outro critério, à viabilidade da malha aérea da EMPRESA para cada um dos meses de vigência do presente ACORDO.

Parágrafo Sexto: Verificada, dentro de cada mês, a compatibilidade da malha aérea da EMPRESA com a aplicação da ferramenta de preferências de escala, os voos serão distribuídos entre as faixas escolhidas “Voar Mais”, “Voar Menos” e “Voar na Média”, observadas as variações, dentro de cada uma das faixas, pelas escolhas de “chaves de voo” preferencialmente Diurnas ou Noturnas.

Parágrafo Sétimo: Fica a EMPRESA obrigada a manter a equidade entre os optantes de cada faixa “Voar Mais”, “Voar Menos” e “Voar na Média”, admitidas as variações, dentro de cada uma das faixas, pelas escolhas de “chaves de voo” preferencialmente Diurnas ou Noturnas, conforme

autoriza o parágrafo único, do artigo 28 da Lei 13.475/17, através da celebração do presente ACORDO.

Parágrafo Oitavo: As escalas publicadas, com ou sem as opções de preferências de escala anteriormente apontadas pelos AERONAUTAS, podem sofrer alterações ao longo do mês de sua execução, restando garantido aos AERONAUTAS a observância da “Cláusula 3.2.5 - Indenização”, da Convenção Coletiva de Trabalho.

Parágrafo Nono: O AERONAUTA que optar por “Voar Menos”, e apenas no mês em que ele voluntariamente fizer a opção por “Voar Menos”, renunciará a eventuais garantias mínimas complementares ofertadas pela EMPRESA e que são vinculadas à produtividade.

Parágrafo Décimo: Fica mantido, independentemente de negociação, o direito da EMPRESA em usar outras opções de preferência de escalas, desde que não impactem os critérios de equidade na distribuição de programações ou contrariem disposições pactuadas neste ACORDO.

Parágrafo Décimo Primeiro: Nos meses em que o AERONAUTA estiver em treinamento em solo por período superior a 5 (cinco) dias consecutivos, não será possível realizar apontamento de preferências de escala de voo.

CLÁUSULA QUINTA – DA JORNADA INTERROMPIDA

Acordam as PARTES que a jornada de trabalho diária dos AERONAUTAS, fora de suas bases contratuais e compondo uma tripulação simples, poderá ser interrompida e acrescida de até metade do tempo em que o AERONAUTA estiver em hotel, desde que, já contemplando o acréscimo, não ultrapasse o limite de 12 (doze) horas.

Parágrafo Primeiro: A apresentação, quando envolver uma jornada de trabalho interrompida, observará a “hora aclimatada”² do AERONAUTA.

Parágrafo Segundo: A EMPRESA garantirá acomodação em hotel, com quarto privativo, em toda e qualquer jornada de trabalho interrompida.

Parágrafo Terceiro: O tempo que será acrescido à jornada de trabalho do AERONAUTA será calculado baseado na metade do tempo em que o AERONAUTA estiver em hotel, ficando garantido o tempo mínimo de 03 (três) horas em hotel quando a jornada de trabalho interrompida ocorrer no período das 22h00 às 05h59, e 02 (duas) horas quando a jornada interrompida ocorrer

² hora aclimatada significa a hora legal na localidade onde o tripulante está aclimatado.

no período das 6h00 às 21h59, não computado o tempo de deslocamento, de ida e volta, para o hotel.

Parágrafo Quarto: Nos casos em que o AERONAUTA tenha dispensa de hotel na localidade em que esteja sendo efetuada a interrupção de jornada prevista neste ACORDO, esta dispensa será desconsiderada e será disponibilizada a acomodação em hotel.

Parágrafo Quinto: A jornada interrompida só poderá ser programada em escala publicada, podendo, entretanto, ocorrer acionamentos (reserva e sobreaviso) na Execução de Escala. A Execução de Escala não poderá criar uma nova jornada interrompida.

Parágrafo Sexto: A jornada interrompida fica limitada a uma programação a cada 168 (cento e sessenta e oito) horas.

Parágrafo Sétimo: É permitida a extensão de jornada nas operações com jornada interrompida³.

Parágrafo Oitavo: A EMPRESA apresentará nas reuniões do *Fatigue Safety Action Group* (FSAG) os relatórios relativos às jornadas interrompidas contendo as durações das jornadas, os tempos de paradas, quantidades de operações e localidades.

CLÁUSULA SEXTA – DA ALTERAÇÃO DO LIMITE DE JORNADA DE TRABALHO E HORA DE VOO “RED EYE” - CONFORME SAFETY CASE

Acordam as PARTES, condicionada a aprovação do respectivo *Safety Case* pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e início de vigência do presente ACORDO, que fica a EMPRESA autorizada a praticar voos “Red Eye” que compreendem:

- a) Apresentação, considerando a hora aclimatada, entre 20h00 e 22h59;
- b) Máximo de 2 (duas) etapas de voo; e
- c) Máximo de 11h de jornada e 9h de voo⁴.

³ Apenas em caso de ocorrência de fator operacional imprevisível, onde a EMPRESA poderá, através do departamento de Execução de Escalas, consultar o comandante a extensão de jornada fora de base para finalização de uma chave de voo até o destino final, desde que:

- a jornada já tenha iniciado;
- que a solicitação ocorra antes da decolagem da última etapa e; antes que a tripulação efetivamente atinja seus limites de jornada e de tempo de voo.

Entende-se por fatores operacionais imprevisíveis, aqueles que não sejam possíveis de serem previstos e planejados, tais como condições meteorológicas desfavoráveis, serviços inadiáveis de manutenção, problemas médicos envolvendo membros de tripulação e/ou passageiros a bordo, instruções de tráfego aéreo e picos de tráfego durante os procedimentos de saída e chegada.

Se o comandante julgar viável e todos os membros da tripulação estiverem aptos:

- a) A jornada poderá ser excedida em: para tripulações simples: 1:00, para tripulações composta ou revezamento: 2:00;
- b) O limite da hora de voo pode ser acrescido em: para tripulações simples: 00:30, para tripulações composta ou revezamento: 1:00;
- c) Os tripulantes também podem ter os limites de pouso aumentados em mais 1 independentemente do tipo de tripulação.

⁴ O redutor noturno já está sendo considerado e os valores apresentados correspondem a jornada efetiva disponível do AERONAUTA (leitura direta).

Parágrafo Primeiro: Quando da utilização de voos “Red Eye”, a EMPRESA assegurará aos seus AERONAUTAS as seguintes mitigações de risco de fadiga humana:

- a) A jornada do dia anterior a um voo “Red Eye” deverá se encerrar até 20h considerando a hora aclimatada;
- b) A jornada posterior a um voo “Red Eye” só se iniciará após às 9h considerando a hora aclimatada;
- c) Máximo de 1 voo “Red Eye” a cada 168 horas;
- d) Garantia de que o AERONAUTA esteja aclimatado;

Parágrafo Segundo: Fica excluída da aplicação de voos “Red Eye” o aeroporto Santos Dumont (SDU), na cidade do Rio de Janeiro, sendo possível a inclusão de outros aeroportos críticos, durante a fase de estudo e vigência do *Safety Case*, tendo em vista as especificidades de suas operações.

Parágrafo Terceiro: O *Safety Case* será sempre monitorado pelo FSAG (*Fatigue Safety Action Group*) que poderá recomendar mitigações adicionais, porém, caso tais recomendações causem alteração na viabilidade desse tipo de voo pela EMPRESA, as PARTES se comprometem a revisar o presente ACORDO.

Parágrafo Quarto: A EMPRESA se obriga a cumprir com todas as medidas mitigadoras de risco de fadiga humana prevista no *Safety Case* aprovado pela ANAC.

Parágrafo Quinto: É permitida a extensão de jornada nessas operações⁵.

CLÁUSULA SÉTIMA – DA CRIAÇÃO DE NOVO LIMITE DE JORNADA DE TRABALHO E HORA DE VOO/ ALTERAÇÃO DA TABELA B1 DO RBAC 117 - CONFORME SAFETY CASE

Acordam as PARTES, condicionada a aprovação do respectivo *Safety Case* pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e início de vigência do presente ACORDO, que fica a EMPRESA autorizada a praticar a seguinte tabela de jornada, em substituição à tabela B1 do RBAC 117, sempre considerando a hora aclimatada:

⁵ Apenas em caso de ocorrência de fator operacional imprevisível, onde a EMPRESA poderá, através do departamento de Execução de Escalas, consultar o comandante a extensão de jornada, na base ou fora de base, para finalização de uma chave de voo até o destino final, desde que:

- a jornada já tenha iniciado;
- que a solicitação ocorra antes da decolagem da última etapa e; antes que a tripulação efetivamente atinja seus limites de jornada e de tempo de voo.

Entende-se por fatores operacionais imprevisíveis, aqueles que não sejam possíveis de serem previstos e planejados, tais como condições meteorológicas desfavoráveis, serviços inadiáveis de manutenção, problemas médicos envolvendo membros de tripulação e/ou passageiros a bordo, instruções de tráfego aéreo e picos de tráfego durante os procedimentos de saída e chegada.

Se o comandante julgar viável e todos os membros da tripulação estiverem aptos:

- a) A jornada poderá ser excedida em: para tripulações simples: 1:00, para tripulações composta ou revezamento: 2:00;
- b) O limite da hora de voo pode ser acrescido em: para tripulações simples: 00:30, para tripulações composta ou revezamento: 1:00;
- c) Os tripulantes também podem ter os limites de pouso aumentados em mais 1 independentemente do tipo de tripulação.

Hora aclimatada referente ao início da jornada ⁶	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)					
	ATR	ERJ, A320/A321/ A330 e B737	Todas as frotas			
			1-2	3-4	5	6
05:00 – 05:59	11 (9)*	11 (9)*	11 (9)*	9 (7)	9 (7)	9 (7)
06:00 – 06:59	11 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
07:00 – 07:59	12 (9,5)	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
08:00 – 11:59	12 (10)	12 (10)	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)
12:00 – 13:59	12 (9,5)	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
14:00 – 15:59	11 (9)	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
16:00 – 17:59	10 (8)	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
18:00 – 19:59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)
20:00 – 22:59	9 (8)	11 (9)**	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)
23:00 – 04:59	9 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)

* “Safety Case - Faixa”

** “Safety Case - Red Eye”

Parágrafo Primeiro: A utilização da primeira faixa da tabela acima (das 05h às 05h59) fica limitada a:

- 4 (quatro) etapas de voo durante toda jornada; e
- 2 (duas) apresentações a cada 168 (cento e sessenta e oito) horas;

Parágrafo Segundo: O *Safety Case* será sempre monitorado pelo FSAG (*Fatigue Safety Action Group*) que poderá recomendar mitigações adicionais, porém, caso tais recomendações causem alteração na viabilidade de uso pela EMPRESA dessa faixa de apresentação, as PARTES se comprometem a revisar o presente ACORDO.

Parágrafo Terceiro: A EMPRESA se obriga a cumprir com todas as medidas mitigadoras de risco de fadiga humana previstas no *Safety Case* aprovado pela ANAC.

CLÁUSULA OITAVA – DO AUMENTO DA CONCESSÃO DE FOLGAS

Acordam as PARTES que, com a entrada em vigor da Jornada de Trabalho Interrompida, dos voos “Red Eye” e da nova tabela de jornada com a previsão da faixa de apresentação das 05 às 05h59, mencionados nas Cláusulas Quinta, Sexta e Sétima, a EMPRESA concederá, no mínimo, 121 (cento e vinte uma) folgas anuais em escala publicada.

Parágrafo Primeiro: Para o cômputo das folgas 121 (cento e vinte e uma) folgas anuais mencionadas no “caput”, será considerado o período compreendido entre janeiro e dezembro. Assim, caso o início da vigência dessa cláusula se dê após o início de um ano calendário (janeiro), em razão de eventual atraso na aprovação dos *Safety Cases*, será realizado um cálculo proporcional, respeitando-se, sempre, o ano calendário.

⁶ O redutor noturno já está sendo considerado e os valores apresentados correspondem a jornada efetiva disponível do AERONAUTA (leitura direta).

Parágrafo Segundo: Fica garantido ao AERONAUTA o mínimo de 10 (dez) folgas mensais, devendo a EMPRESA, ao longo do ano, conceder 121 (cento e vinte e uma) folgas.

Parágrafo Terceiro: O AERONAUTA que voluntariamente optar por “Voar Menos”, nos termos da Cláusula Quarta deste ACORDO, em 2 (dois) meses do ano, consecutivos ou não, terá direito a 123 (cento e vinte e três) folgas ao ano; em 4 (quatro) meses do ano, consecutivos ou não, terá direito a 125 (cento e vinte e cinco) folgas ao ano; e 6 (seis) meses ou mais do ano, consecutivos ou não, terá direito a 127 (cento e vinte e sete) folgas ao ano, desde que os meses de opção por “Voar Menos” estejam compreendidos entre janeiro e setembro.

Opção por "Voar Menos"	2 meses	4 meses	6 meses ou mais
Quantidade de Folgas/Ano	123	125	127

Parágrafo Quarto: A concessão das folgas adicionais mencionadas nessa Cláusula ocorrerá ao longo dos meses durante o ano, tendo a EMPRESA liberdade para conceder conforme viabilidade da malha aérea e disponibilidade da operação.

Parágrafo Quinto: Tendo sido publicada uma quantidade de folgas pela EMPRESA, essa será respeitada e não poderá ser alterada por vontade da EMPRESA, ficando, entretanto, autorizado que o AERONAUTA opte, em Execução de Escala, a renunciar (abrir mão) a folgas publicadas além da 10ª (décima) para trabalhar mais, cabendo, entretanto, à EMPRESA, avaliar se há programações disponíveis para o AERONAUTA.

Parágrafo Sexto: O direito às folgas adicionais mencionadas nos Parágrafos Primeiro e Terceiro será calculado proporcionalmente à razão de 1/11 (considerando um mês de férias por ano), não sendo computado nos meses em que o AERONAUTA tiver qualquer tipo de afastamento e/ou estiver em treinamento em solo por mais de 5 (cinco) dias consecutivos no mês. Caso o AERONAUTA trabalhe 12 (doze) meses ao ano, a proporcionalidade será calculada à razão de 1/12, excluindo meses com qualquer tipo de afastamento e/ou meses em que houver treinamentos em solo por mais de 5 (cinco) dias consecutivos no mês.

Parágrafo Sétimo: A proporcionalidade mencionada no Parágrafo Sexto também será considerada para novos AERONAUTAS contratados, baseada na data de admissão.

Parágrafo Oitavo: As folgas adicionais ora acordadas não servirão de base de cálculo para o Descanso Semanal Remunerado (DSR), devendo ser observado, para o referido cálculo, 08 (oito) folgas mensais, conforme disciplinado pela Convenção Coletiva de Trabalho.

CLÁUSULA NONA - MULTA POR DESCUMPRIMENTO

Por descumprimento de qualquer cláusula deste Acordo, em prejuízo de algum aeronauta determinado, a EMPRESA pagará multa única no valor de R\$ 127,19 (cento e vinte e sete reais e dezenove centavos), em favor do aeronauta prejudicado.

CLÁUSULA DÉCIMA– DEPÓSITO E REGISTRO

As partes depositarão e requererão o registro do presente Acordo Coletivo de Trabalho, no Sistema Mediador, disponível no endereço eletrônico do Ministério da Economia, www.trabalho.gov.br, nos termos do artigo 614, da CLT.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DA PRORROGAÇÃO, REVISÃO E REVOGAÇÃO

Este ACORDO poderá ser prorrogado, revisto ou revogado pela EMPRESA e pelo SINDICATO, total ou parcialmente, mediante conhecimento e aprovação dos associados em Assembleia Geral, convocada especialmente para esta finalidade, nos termos do artigo 615, da CLT.

Parágrafo Primeiro: Caso seja publicada nova regra pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) que afete algum dos itens ora negociados, as PARTES se comprometem, independentemente do favorecimento ou não trazido pela eventual alteração, a revisar este ACORDO, considerando que todas as suas Cláusulas são interligadas e indivisíveis.

Parágrafo Segundo: O instrumento de revisão ou revogação será depositado, para fins de registro e arquivamento, na repartição em que o mesmo originariamente foi depositado, observado o disposto nos artigos 614 e 615, §2º, da CLT.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – JUÍZO COMPETENTE

Será competente a Justiça do Trabalho, para dirimir quaisquer divergências surgidas na aplicação do presente Acordo Coletivo de Trabalho.

Estando, assim, justo e acertado, as PARTES assinam o presente ACORDO, em duas (2) vias originais, ficando acordada também a possibilidade de assinatura digital, nos termos do artigo 10º, §2º, da Medida Provisória 2.200-2 de 24 de agosto de 2001 e demais alterações posteriores, para que produza seus efeitos legais.

Barueri, XX de outubro de 2022.

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Henrique Hacklaender Wagner

CPF Nº XXX.XXX.XXX-XX

PRESIDENTE

AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A