

Sumário

1	APRESENTAÇÃO	6
1.1	VIGÊNCIA E DATA-BASE	6
1.2	ABRANGÊNCIA	7
2	ITENS ECONÔMICOS	7
2.1	SALÁRIOS	7
2.2	PISO SALARIAL	7
2.3	DIÁRIAS	8
2.3.1	DAS DIÁRIAS DE ALIMENTAÇÃO INTERNACIONAIS	9
2.4	VALE ALIMENTAÇÃO (“VA”)	9
2.5	VALE REFEIÇÃO (“VR”)	10
2.6	ABONO	11
2.7	SEGURO	11
3	ITENS SOCIAIS	12
3.1	DA EMPREGABILIDADE	12
3.1.1	GARANTIA DE EMPREGO, POR TRÊS ANOS, ÀS VÉSPERAS DA APOSENTADORIA POR TEMPO DE CONTRIBUIÇÃO, JUNTO À PREVIDÊNCIA SOCIAL.....	12
3.1.2	NORMAS EM CASO DE NECESSIDADE DE REDUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO.....	12
3.1.3	GARANTIA DE EMPREGO AO ACIDENTADO	13
3.1.4	SALÁRIO SUBSTITUIÇÃO.....	13
3.1.5	RECRUTAMENTO INTERNO	13
3.1.6	DISPENSA POR JUSTA CAUSA	13
3.1.7	GARANTIA NO RETORNO DA LICENÇA PREVIDENCIÁRIA	14
3.1.8	ESTABILIDADE APÓS TRANSFERÊNCIA POR INICIATIVA DO EMPREGADOR	14
3.1.9	GARANTIA À AERONAUTA GESTANTE	14
3.1.10	COMPLEMENTAÇÃO DO BENEFÍCIO PREVIDENCIÁRIO	14
3.1.11	COMUNICAÇÃO DE ACIDENTE DE TRABALHO	14
3.1.12	READMISSÃO ATÉ 12 MESES CONTADOS DA DISPENSA	15
3.1.13	ESTABILIDADE CIPAS	15
3.1.14	PROIBIÇÃO DE CONTRATAÇÃO DE MÃO DE OBRA LOCADA	15
3.1.15	PARCEIRO(A) DO MESMO SEXO	15
3.1.16	HOMOLOGAÇÃO DO TERMO DE RESCISÃO	15
3.1.17	CONTRATAÇÃO DE PROFISSIONAIS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA – PCD – HABILITADO OU REABILITADO 16	
3.1.18	APRENDIZ	16
3.2	DA REMUNERAÇÃO	17
3.2.1	CÁLCULOS DO VARIÁVEL PARA FINS DE FÉRIAS E DE DÉCIMO TERCEIRO	17

3.2.2	CURSOS E REUNIÕES OBRIGATÓRIOS.....	17
3.2.3	COMPENSAÇÃO ORGÂNICA	17
3.2.4	CORREÇÃO DAS VERBAS ESTIMADAS EM VALORES FIXOS	17
3.2.5	INDENIZAÇÃO ESCALA PROGRAMADA VERSUS ESCALA REALIZADA	17
3.2.6	DOMINGOS E FERIADOS.....	17
3.2.7	RESERVA E SOBREAVISO	18
3.2.8	IGUALDADE REMUNERATÓRIA	18
3.2.9	DISCRIMINAÇÃO E COMPROVAÇÃO DO PAGAMENTO DA REMUNERAÇÃO	18
3.2.10	GARANTIA DOS GANHOS	18
3.2.11	GARANTIA DE CRECHE À AERONAUTA	19
3.2.12	PAGAMENTO DE SIMULADOR.....	19
3.2.13	INDENIZAÇÃO ANUAL POR "DIFERENCIAL CARGUEIRO"	19
3.2.14	INDENIZAÇÃO EM ESCALA COM 8 (OITO) OU 9 (NOVE) FOLGAS	20
3.2.15	INDENIZAÇÃO QUANDO A PROGRAMAÇÃO ADENTRAR PERÍODOS DE FOLGA	20
3.2.16	PRIORIDADE PARA UPGRADE EM DESLOCAMENTO A SERVIÇO EM AERONAVES LATAM.	22
3.3	DO REGIME DE TRABALHO.....	23
3.3.1	DA AMPLIAÇÃO DA JORNADA.....	23
3.3.2	AFASTAMENTO DA ESCALA DE AERONAUTAS GRÁVIDAS	23
3.3.3	ABONO DE FALTA A ESTUDANTE.....	23
3.3.4	DISPENSA DE RESERVA.....	23
3.3.5	ESCALA DE TRIPULANTES	24
3.3.6	AMPLIAÇÃO DAS AUSÊNCIAS LEGAIS	24
3.3.7	HORÁRIO DA CONDUÇÃO FORNECIDA PELA EMPRESA	24
3.3.8	"IN ITINERE"	25
3.3.9	JORNADA DE TRABALHO.....	25
3.3.10	ABONO DE FALTA PARA LEVAR O FILHO AO MÉDICO	25
3.3.11	DO SOBREAVISO	25
3.3.12	DA RESERVA.....	26
3.3.13	DO TEMPO EM SOLO ENTRE ETAPAS DE VOO	27
3.3.14	DAS MADRUGADAS E SEUS LIMITES DE OPERAÇÃO	27
3.3.15	BASE CONTRATUAL.....	28
3.3.16	DESCANSO APÓS ATIVIDADES PRESENCIAIS.....	29
3.3.17	E-LEARNING	29
3.3.18	VOOS "SAFETY CASE"	29
3.3.19	DIFERENCIAL CARGUEIRO	30
3.3.20	TRIPULAÇÃO COMPOSTA EM VOOS DOMÉSTICOS.....	33

3.3.21	DO DIA SEM PROGRAMAÇÃO EM ESCALA DE VOO (OFF)	34
3.3.22	DA VIAGEM DE ATÉ 10 (DEZ) E 8 (OITO) DIAS	34
3.3.23	DO TRIPULANTE EXTRA A SERVIÇO	35
3.4	DAS FOLGAS.....	36
3.4.1	DOS DIAS DE INATIVIDADE.....	36
3.4.2	FOLGA ANIVERSÁRIO	36
3.4.3	FOLGA AGRUPADA.....	36
3.4.4	FOLGA SIMPLES E FOLGA COMPOSTA	36
3.4.5	COINCIDÊNCIA DE FOLGAS	36
3.4.6	FOLGAS FIXAS ANUAIS	37
3.4.7	DAS FOLGAS MENSAS E ESCALAS DE TRABALHO	37
3.4.8	SOLICITAÇÃO DE FOLGAS NA ESCALA MENSAL	37
3.4.9	CÁLCULO DE DSR.....	37
3.4.10	PERÍODO OPOSTO.....	38
3.4.11	MONOFOLGA	38
3.4.12	PEDIDO DE FOLGA PARA ESTUDANTES	39
3.4.13	CONCESSÃO DE HORAS ADICIONAIS EM FOLGAS E REPOUSOS REGULAMENTARES PARA SITUAÇÕES URGENTES E DE CONTINGÊNCIA	39
3.5	DO DESCANSO E REPOUSO	40
3.5.1	ACOMODAÇÃO INDIVIDUAL	40
3.5.2	ASSENTOS DESTINADOS A DESCANSO A BORDO.....	40
3.6	DO DESLOCAMENTO	41
3.6.1	TRIPULANTE EXTRA.....	41
3.6.2	PASSE LIVRE	41
3.6.3	PASSE LIVRE – ÔNIBUS	41
3.6.4	CONCESSÃO DE PASSAGENS	42
3.6.5	FRANQUIA DE BAGAGEM.....	42
3.7	DAS FÉRIAS	42
3.7.1	FÉRIAS PARA CÔNJUGE	42
3.7.2	INÍCIO DO PERÍODO DE GOZO DAS FÉRIAS	42
3.7.3	RODÍZIO DE FÉRIAS	43
3.7.4	CONCESSÃO DE FÉRIAS	43
3.7.5	FRACIONAMENTO DE FÉRIAS	43
3.8	DA SAÚDE DO AERONAUTA	44
3.8.1	SERVIÇO DE MEDICINA DA AVIAÇÃO	44
3.8.2	ATESTADOS MÉDICOS	44
3.8.3	ASSISTÊNCIA AOS EMPREGADOS	44

3.8.4	DISPENSA PARA EXAMES MÉDICOS (CMA).....	44
3.8.5	MEDICINA E SEGURANÇA DO TRABALHO	44
3.8.6	POLÍTICA GLOBAL SOBRE AIDS	45
3.8.7	RESSARCIMENTO DE DESPESAS MÉDICAS	45
3.8.8	COMITÊ DE GERENCIAMENTO DE FADIGA.....	45
3.8.9	PRAZO DE ENTREGA DO PERFIL PROFISSIONAL PREVIDENCIÁRIO (PPP)	46
3.8.10	DECLARAÇÃO DE HORAS DESCRITIVAS.....	47
3.9	DAS REVALIDAÇÕES E DOCUMENTAÇÕES	47
3.9.1	TAXA DE REVALIDAÇÃO DE CERTIFICADOS.....	47
3.9.2	DOCUMENTAÇÃO PARA VOOS INTERNACIONAIS.....	47
3.10	DO FORNECIMENTO DE MATERIAIS	48
3.10.1	MATERIAIS E EQUIPAMENTOS GRATUITOS	48
3.10.2	DESCONTOS EM FOLHA DE PAGAMENTO.....	48
3.10.3	QUEBRA DE MATERIAL.....	48
3.11	DOS UNIFORMES	48
3.12	DA PROMOÇÃO	48
3.13	REMUNERAÇÃO DO TEMPO DE SOLO	49
4	DA ORGANIZAÇÃO SINDICAL.....	49
4.1	QUADRO DE AVISOS	49
4.2	ENCONTROS BIMESTRAIS.....	49
4.3	AFASTAMENTO DE ESCALA POR SOLICITAÇÃO DO SINDICATO.....	49
4.4	GARANTIA AOS REPRESENTANTES SINDICAIS	50
4.5	DESCONTO EM FAVOR DO SINDICATO	50
4.6	LIBERAÇÃO DE DIRIGENTE SINDICAL	51
4.7	LIVRE ACESSO DO DIRIGENTE SINDICAL À EMPRESA	51
4.8	FREQUÊNCIA LIVRE AO SINDICATO	51
4.9	ENCAMINHAMENTO DAS GUIAS DE DESCONTO.....	51
4.10	LIBERAÇÃO PARA CONGRESSOS.....	52
4.11	REMUNERAÇÃO DO DIRETOR SINDICAL	52
4.12	CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL	52
4.13	SINDICALIZAÇÃO	53
4.14	RELAÇÃO SEMESTRAL DE AERONAUTAS ADMITIDOS E DEMITIDOS.....	53
4.15	REGRA DE TRANSFERÊNCIA DE BASE CONTRATUAL	53
4.16	DO TREINAMENTO INICIAL FORA DA BASE CONTRATUAL	53
5	DAS PENALIDADES	54
5.1	MULTA POR ATRASO NO PAGAMENTO DO SALÁRIO	54

5.2	INDENIZAÇÃO POR RETENÇÃO DA CTPS.....	54
5.3	MULTA POR DESCUMPRIMENTO	54
5.4	DEPÓSITO E REGISTRO	54
6	PRORROGAÇÃO / REVISÃO	55
7	PREVALÊNCIA.....	55
8	AUTORIZAÇÃO ASSEMBLEAR	55
9	SOLUÇÃO DE CONFLITOS.....	56
10	JUIZO COMPETENTE.....	56
11	ANEXO I – REGRAS DO PASSE LIVRE	57
12	ANEXO II – E-LEARNING	59

ACORDO COLETIVO DE TRABALHO – 2024/2026
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS E ABSA AEROLINHAS
BRASILEIRAS S/A

1 APRESENTAÇÃO

Que entre si celebram, de um lado,

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (“SNA” ou “SINDICATO”), entidade sindical inscrita no CNPJ nº 33.452.400/0002-78 e Registro Sindical nº 000.000.500.08214-6, com sede na Renascença, nº 801/112, Conjuntos 41, 42, 51, 52, 61, 62, 71 e 72, São Paulo, SP, CEP 04617-010, neste ato representado na forma de seu estatuto social pelo seu Presidente, Sr. Henrique Hacklaender Wagner, CPF nº

E de outro lado,

ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S/A (“ABSA” ou “EMPRESA”), inscrita no CNPJ nº 00.074.635/0001-33, com sede na Rod. Santos Dumont Km 66, S/N, S.V.P. lado esquerdo, Viracopos, Campinas, SP, CEP 13052-970, neste ato representada por seu Gerente de Recursos Humanos, Sr. Júlio Cesar de Oliveira, CPF nº

Conjuntamente denominadas como PARTES, firmam o presente Acordo Coletivo de Trabalho, 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, realizada, de acordo com o Estatuto do SINDICATO, nos dias 02 e 03 de janeiro de 2025, conforme artigo 612 da CLT.

1.1 VIGÊNCIA E DATA-BASE

As cláusulas deste Acordo Coletivo de Trabalho estabelecido entre o Sindicato e Empresa vigorarão de 1º de dezembro de 2024 até 30 de novembro de 2026, sendo a data-base da categoria profissional dos aeronautas em 1º de dezembro.

Rubricas

ABSA: _____

SNA: _____

1.2 ABRANGÊNCIA

As condições acordadas no presente Acordo Coletivo de Trabalho vigorarão para os aeronautas da operação cargueira que operam em todo território nacional, incluídos, também, os tripulantes da empresa baseados ou operando no exterior (exceto trabalhadores regulados pela Lei n. 7.064/1982), conforme o disposto na Lei Regulamentadora da Atividade.

2 ITENS ECONÔMICOS

2.1 SALÁRIOS

a) Os salários dos aeronautas, vigentes em 30 de novembro de 2024, serão reajustados, a partir de 1º de dezembro de 2024, pelo percentual do INPC acumulado referente ao período de 1º de dezembro de 2023 até 30 de novembro de 2024, correspondente a 4,84% acrescido de 1%.

b) Os salários dos aeronautas, vigentes em 30 de novembro de 2025, serão reajustados, a partir de 1º de dezembro de 2025, pelo percentual do INPC acumulado referente ao período de 1º de dezembro de 2024 até 30 de novembro de 2025 acrescido +1%.

2.2 PISO SALARIAL

Ressalvadas as condições mais favoráveis, após o período de experiência, de no máximo 90 (noventa) dias, a soma das parcelas do Salário Base, incluindo a Compensação Orgânica, não poderá ser inferior ao dos pisos abaixo fixados:

- I. Copiloto: Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) – R\$ 5.818,63 (cinco mil, oitocentos e dezoito reais e sessenta e três).
- II. Comandante: Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) – R\$ 10.845,39 (dez mil, oitocentos e quarenta e cinco reais e trinta e nove centavos).

Parágrafo Único: Os salários normativos acima estabelecidos serão corrigidos na mesma época e nos mesmos percentuais (INPC acumulado entre 1º de dezembro de 2024 e 30 de novembro de 2025 + 1%) em que forem corrigidos os demais salários.

2.3 DIÁRIAS

As diárias de alimentação, quando pagas diretamente ao aeronauta, no território nacional, serão fixadas a partir de 1º de dezembro de 2024, em **R\$ 105,03** (cento e cinco reais e cento e três centavos), por refeição principal (almoço, jantar ou ceia).

Parágrafo Primeiro: A diária de alimentação relativa ao café da manhã será igual a 25% (vinte e cinco por cento) do valor estabelecido para as refeições principais, não sendo devido seu pagamento quando estiver incluído na conta do hotel.

Parágrafo Segundo: As diárias de alimentação serão pagas sempre que o aeronauta estiver prestando serviço ou à disposição da EMPRESA, no todo ou em parte, nos seguintes períodos:

CAFÉ DA MANHÃ	ALMOÇO	JANTAR	CEIA
05:00 às 08:00	11:00 às 13:00	19:00 às 20:00	00:00 às 01:00

Nota: Os horários acima citados serão considerados para pagamento inclusive.

Parágrafo Terceiro: A diária de alimentação será paga independentemente do serviço de alimentação a bordo da aeronave.

Parágrafo Quarto: A ceia somente será devida quando o aeronauta estiver no efetivo exercício de suas funções, sendo considerado o intervalo entre a apresentação e 30 (trinta) minutos após o corte dos motores; na situação de reserva, em treinamento ou como tripulante extra a serviço.

Parágrafo Quinto: A Empresa manterá a remuneração das diárias nacionais vencidas em programações de voos/simulador e atividades de solo (Aulas presenciais e Web, reuniões, etc.) por depósito bancário, sendo:

PROGRAMAÇÃO DE VOO / SIMULADOR	ATIVIDADE DE SOLO
VALOR	VALOR
R\$ 105,03	R\$ 35,01

Parágrafo Sexto: Os valores acima estabelecidos serão corrigidos na mesma época e nos mesmos percentuais (INPC acumulado entre 1º de dezembro de 2024 e 30 de novembro

de 2025 + 1%) em que forem corrigidos os salários.

2.3.1 Das diárias de alimentação internacionais

As diárias de alimentação, quando da realização do transporte aéreo internacional ou quando houver prestação de serviço no exterior, serão pagas em dólares americanos ou em moeda local do país no qual terminar o voo ou onde o tripulante estiver prestando serviço ou aguardando nova programação.

Parágrafo Primeiro: O valor das diárias de alimentação internacionais, quando pagas em moeda local, ressalvadas as condições mais favoráveis, respeitarão os seguintes pisos:

	USA	CEAM	SAM	CHILE	ARG/VEN	EUR	ENG
CAFÉ DA MANHÃ	\$ 7,36	\$ 7,36	\$ 7,36	\$ 7,40	\$ 7,36	€ 7,36	GBP 7,36
ALMOÇO	\$ 29,45	\$ 29,45	\$ 29,45	\$ 29,59	\$ 29,45	€ 29,45	GBP 29,45
JANTAR	\$ 29,45	\$ 29,45	\$ 29,45	\$ 29,59	\$ 29,45	€ 29,45	GBP 29,45
CEIA	\$ 29,45	\$ 29,45	\$ 29,45	\$ 29,59	\$ 29,45	€ 29,45	GBP 29,45

Parágrafo Segundo: O valor das diárias de alimentação internacionais, quando pagas em moeda local, será reajustado sempre que houver aumento no índice de custo de vida oficial do país em que estiver o tripulante, na mesma proporção do aumento deste índice.

Parágrafo Terceiro: As diárias de alimentação internacionais referentes a viagens de retorno ao Brasil serão pagas em dólares americanos.

2.4 VALE ALIMENTAÇÃO (“VA”)

A partir de 1º de dezembro de 2024, a EMPRESA concederá, após o período de experiência na EMPRESA, de noventa dias contados da data de admissão, um vale alimentação aos seus aeronautas, que não tem natureza salarial, sem ônus para os mesmos, até o dia 20 de cada mês, de acordo com a tabela abaixo:

FUNÇÃO	VALOR VA R\$
Comandante	R\$ 718,45
Copiloto	R\$ 388,11

b) O vale alimentação dos aeronautas, vigentes em 30 de novembro de 2025, serão reajustados, a partir de 1º de dezembro de 2025, pelo percentual do INPC acumulado referente ao período de 1º de dezembro de 2024 até 30 de novembro de 2025 acrescido

+1%.

Parágrafo Primeiro: Será garantido vale alimentação, de acordo com a tabela acima, ao aeronauta afastado por motivo de doença ou acidente de trabalho, pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da concessão desse benefício.

Parágrafo Segundo: O aeronauta, a seu exclusivo critério, poderá requerer à EMPRESA que o valor líquido do vale refeição definido na cláusula 2.5 seja integralmente depositado no cartão do vale alimentação, desde que a solicitação seja feita com 10 (dez) dias de antecedência do crédito.

Parágrafo Terceiro: Os valores acima estabelecidos serão corrigidos na mesma época e nos mesmos percentuais (INPC acumulado entre 1º de dezembro de 2024 e 30 de novembro de 2025 + 1%) em que forem corrigidos os salários.

2.5 VALE REFEIÇÃO (“VR”)

A partir de 1º de dezembro de 2024, a EMPRESA concederá, após o período de experiência na EMPRESA, de noventa dias contados da data de admissão, um vale refeição por dia trabalhado, tendo como referência 20 (vinte) dias mensais, independente dos dias efetivamente trabalhados e dos dias de folgas no valor de R\$ 35,92 aos comandantes e um vale refeição por dia trabalhado no valor de R\$ 19,40 aos copilotos, sendo:

FUNÇÃO	VALOR VR R\$
Comandante	R\$ 718,45
Copiloto	R\$ 388,11

b) O vale refeição dos aeronautas, vigentes em 30 de novembro de 2025, serão reajustados, a partir de 1º de dezembro de 2025, pelo percentual do INPC acumulado referente ao período de 1º de dezembro de 2024 até 30 de novembro de 2025 acrescido +1%.

Parágrafo Primeiro: O aeronauta, a seu exclusivo critério, poderá requerer à EMPRESA que o valor mensal do vale alimentação definido na cláusula 2.4 seja integralmente depositado no cartão do vale refeição, desde que a solicitação seja feita com 10 (dez) dias de antecedência.

Parágrafo Terceiro: Os valores acima estabelecidos serão corrigidos na mesma época e nos mesmos percentuais (INPC acumulado entre 1º de dezembro de 2024 e 30 de novembro de 2025 + 1%) em que forem corrigidos os salários.

2.6 ABONO

A EMPRESA pagará, a título de abono – que não tem natureza salarial, em parcela única até **05.02.2025** e, conforme tabela abaixo:

FUNÇÃO	Parcela Única
Comandante	R\$ 62.801,22
Copiloto	R\$ 30.515,78

a) O abono dos aeronautas, vigentes em 30 de novembro de 2025, será reajustado, a partir de 1º de dezembro de 2025, pelo percentual do INPC acumulado referente ao período de 1º de dezembro de 2024 até 30 de novembro de 2025 acrescido +1%.

Parágrafo Primeiro: Será garantido o abono, de acordo com a tabela acima, ao aeronauta afastado por motivo de doença ou acidente de trabalho, pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da concessão desse benefício.

Parágrafo Segundo: Os valores acima estabelecidos serão corrigidos na mesma época e nos mesmos percentuais (INPC acumulado entre 1º de dezembro de 2024 e 30 de novembro de 2025 + 1%) em que forem corrigidos os salários.

2.7 SEGURO

A EMPRESA pagará, a partir de 1º de dezembro de 2024, um seguro de vida em benefício de seus empregados aeronautas, cônjuge e filhos sem ônus para os mesmos, cobrindo morte e invalidez permanente, total ou parcial, no valor de R\$ 67.003,07 (sessenta e sete mil, três reais e sete centavos).

Parágrafo Único: Por meio do referido seguro, a EMPRESA custeará o funeral do aeronauta, cônjuge e filho, até o limite de **R\$ 7.000,00**, desde que haja solicitação dos

responsáveis legais, ocorrendo posteriormente o ressarcimento daquela despesa.

3 ITENS SOCIAIS

3.1 DA EMPREGABILIDADE

3.1.1 Garantia de emprego, por três anos, às vésperas da aposentadoria por tempo de contribuição, junto à Previdência Social

A EMPRESA se compromete a não demitir, salvo em caso de justa causa ou acordo, o aeronauta que contar com mais de 10 (dez) anos de EMPRESA e esteja a 3 (três) anos ou menos para adquirir o direito à aposentadoria.

Parágrafo Primeiro: A concessão acima cessará na data em que o aeronauta adquirir direito à aposentadoria, junto à Previdência Social.

Parágrafo Segundo: A presente disposição somente produzirá efeito após comunicação do aeronauta dirigida à EMPRESA de ter atingido esta condição, por meio do CNIS (Cadastro Nacional de Informações Sociais) emitido pelo INSS.

3.1.2 Normas em caso de necessidade de redução da força de trabalho

Se houver necessidade de redução da força de trabalho, as demissões ocorrerão exclusivamente por antiguidade na EMPRESA independente da função original, observados os seguintes critérios:

- I. O aeronauta que manifestar, sem perda de seus direitos, interesse em deixar o emprego, se o custo for aceitável pela EMPRESA.
- II. Os que estiverem em processo de admissão ou estágio inicial na EMPRESA.
- III. Os que estiverem na reserva remunerada de qualquer força, respeitada a ordem decrescente de antiguidade na EMPRESA.
- IV. Os de menor antiguidade na EMPRESA, independente da função exercida.

Parágrafo Primeiro: Caso entre os demitidos estejam comandantes de menor antiguidade, fica assegurado aos mesmos, o direito de optar pela adesão ao PDV ou ao PDV PAPI, com

todos os direitos inerentes à dispensa sem justa causa e sem quitação plena e irrevogável dos direitos decorrentes da relação empregatícia, **ou** pela manutenção do emprego assumindo a função de copiloto com a respectiva remuneração de copiloto. Neste caso, independente da CHT, o comandante passará a ser copiloto e com a remuneração e benefícios de copiloto. A EMPRESA dará prioridade na recontratação dos pilotos demitidos em caso de redução de força de trabalho.

Parágrafo Segundo: Entende-se por **ANTIGUIDADE** a data de admissão na EMPRESA em qualquer função.

3.1.3 Garantia de emprego ao acidentado

Ressalvada a hipótese de demissão por justa causa, a EMPRESA concede garantia de emprego ao aeronauta acidentado no trabalho, por 1 (um) ano após o retorno do auxílio doença acidentário, exceto em caso de acidente de trajeto, em condução própria ou de terceiros, se a EMPRESA assegura esse transporte sob sua responsabilidade.

3.1.4 Salário substituição

O aeronauta que substituir o titular do cargo por período igual ou superior a 10 (dez) dias do mês, fará jus à diferença entre a sua remuneração e a do substituído, durante o período de substituição.

3.1.5 Recrutamento interno

Nos processos de admissão de empregados para as funções privativas de aeronautas, após o recrutamento interno, a EMPRESA dará preferência, em igualdade de condições, aos indicados pelo SINDICATO e, para tanto, informará as condições exigidas para a admissão.

Parágrafo Único: O SINDICATO manterá cadastro atualizado do pessoal disponível em condição de atender à solicitação acima referida.

3.1.6 Dispensa por justa causa

A demissão por justa causa deverá ser comunicada, por escrito, ao aeronauta, com especificidade de motivos.

3.1.7 Garantia no retorno da licença previdenciária

A EMPRESA assegurará ao aeronauta, no retorno da licença previdenciária:

- I. A reintegração no mesmo equipamento e função ocupada quando do afastamento.
- II. O direito de contagem do tempo de afastamento para efeito do cálculo de senioridade.
- III. O direito às promoções que receberia, caso estivesse exercendo normalmente suas atividades, desde que preenchidos os requisitos, a partir de quando receberá os salários correspondentes a promoção.

3.1.8 Estabilidade após transferência por iniciativa do empregador

A EMPRESA garantirá estabilidade ao empregado transferido em caráter permanente, pelo período de 1 (um) ano após a transferência, a menos que lhe sejam pagos os dias correspondentes.

3.1.9 Garantia à aeronauta gestante

Será garantido o emprego à aeronauta gestante, desde a comprovação de sua gravidez até 180 (cento e oitenta) dias após o parto.

3.1.10 Complementação do benefício previdenciário

Ao aeronauta que for afastado pelo INSS até o limite de 180 (cento e oitenta) dias, será concedido pela empresa um auxílio correspondente a 50% (cinquenta por cento) da diferença entre o salário fixo que perceberia em atividade e o valor que passou a receber em razão de seu afastamento. O auxílio será de 100% (cem por cento) da referida diferença quando o afastamento decorrer de acidente do trabalho.

3.1.11 Comunicação de acidente de trabalho

Diante da importância que envolve o assunto, a EMPRESA manterá o SINDICATO

informado quanto aos acidentes do trabalho verificados, e, para tanto:

- I. Nos meses de abril, julho, outubro, e janeiro, enviarão cópia do Anexo completo previsto no item 5.22, letra "E" da NR-05 para fins estatísticos.
- II. Nos casos de acidentes fatais verificados no âmbito ou nas dependências das EMPRESA, o SNA deverá ser comunicado do fato e, na hipótese de acidente de trajeto ou ocorrido fora da sua sede, tão logo tome conhecimento do fato.

3.1.12 Readmissão até 12 meses contados da dispensa

Todo aeronauta readmitido até 12 meses após a sua despedida fica desobrigado de firmar contrato de experiência.

3.1.13 Estabilidade CIPAS

É concedida estabilidade para os membros suplentes eleitos das CIPAS, na forma do artigo 165 da CLT.

3.1.14 Proibição de contratação de mão de obra locada

Fica proibida a contratação de mão-de-obra locada, ressalvadas as hipóteses previstas nas Leis nos. 6.019/74 e 7.102/83.

3.1.15 Parceiro(a) do mesmo sexo

O parceiro(a) do mesmo sexo passa a ser considerado companheiro (a) para todos os fins de direito, passando a ter todos os benefícios concedidos pela EMPRESA aos seus empregados (as), desde que a união estável esteja registrada em cartório.

3.1.16 Homologação do termo de rescisão

A EMPRESA deverá agendar a homologação da rescisão de contrato de trabalho de todos aeronautas, com mais de 1 (um) ano de serviço, em quaisquer das representações do SINDICATO.

Parágrafo Primeiro: A homologação não será considerada requisito de validade das

rescisões contratuais.

Parágrafo Segundo: A EMPRESA fica dispensada do comparecimento no ato de homologação, desde que todos os documentos pertinentes ao ato sejam enviados ao endereço eletrônico homologacao@aeronautas.org.br, com antecedência mínima de 48h (quarenta e oito horas) da data previamente agendada.

Parágrafo Terceiro: Para garantia do cumprimento do parágrafo segundo desta cláusula, a EMPRESA enviará ao SINDICATO até o dia 07 de cada mês relação com nome dos aeronautas com contrato extinto no mês anterior, com mais de um ano de serviço e para cada aeronauta informará a função, a base, data da admissão, data e motivo da extinção do contrato, existência ou inexistência de aviso prévio cumprido ou indenizado.

3.1.17 Contratação de profissionais portadores de deficiência – PCD – Habilitado ou reabilitado

Considerando que a profissão de aeronauta, regulamentada por lei, tem como exigência a plenitude física e mental, requisitos presentes na RBAC 61 e RBAC 67 da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), pactuam as partes que os aeronautas estão excluídos do cômputo na base de cálculo da cota prevista no artigo 93, da Lei nº 8.213/91 e artigo 141, do Decreto nº 3.048/99.

3.1.18 Aprendiz

Considerando que a profissão de aeronauta, regulamentada por lei, tem como exigência a habilitação técnica, requisito presente na RBAC 61 e RBAC 63 da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), pactuam as partes que os aeronautas, conforme parágrafo 1º, artigo 52, do Decreto 9.579 de 22 de novembro de 2019, excluídos do cômputo na base de cálculo da cota prevista no artigo 429 da CLT.

3.1.19 Plano de saúde (dependentes)

A partir de 01/12/2024, a Empresa arcará com **20% (vinte por cento)** do custo da mensalidade do plano de saúde mensal de cada dependente dos aeronautas.

3.2 DA REMUNERAÇÃO

3.2.1 Cálculos da variável para fins de férias e de décimo terceiro

Ressalvadas as condições mais favoráveis, a remuneração das férias e do décimo terceiro salário do aeronauta será calculada pela média das horas voadas no período aquisitivo, aplicando o valor na data da concessão.

3.2.2 Cursos e reuniões obrigatórios

Quando realizados fora do horário normal terão seu tempo excedente remunerado como trabalho extraordinário.

3.2.3 Compensação orgânica

Para todos os efeitos legais, identifica-se, na composição da remuneração fixa do aeronauta, como parcela dela integrante, 20% (vinte por cento) de seu valor, sob o título de indenização de "Compensação Orgânica" pelo exercício da atividade aérea, sem que isso modifique o valor original da remuneração fixa para qualquer fim.

3.2.4 Correção das verbas estimadas em valores fixos

As gratificações e outros componentes da remuneração, estimadas em valores fixos, serão reajustados, nas mesmas épocas e pelo mesmo índice de correção salarial.

3.2.5 Indenização Escala Programada versus Escala Realizada

A EMPRESA pagará a remuneração correspondente ao trabalho não realizado quando o aeronauta não exercer sua atividade prevista, por motivo alheio à sua vontade, se outra equivalente não lhe for atribuída no lugar daquela não realizada dentro do mesmo mês. O valor a ser pago pela parte variável não poderá ser menor que aquele resultante do planejamento da escala ao iniciar o mês.

3.2.6 Domingos e feriados

As horas voadas nos domingos e nos feriados, diurnos e noturnos (os feriados na base domiciliar do aeronauta) serão pagas em dobro.

Parágrafo Único: Para efeito de definição de domingos e feriados, a EMPRESA poderá adotar o horário internacionalmente utilizado na aviação, conhecido como UTC - Universal Time Coordinates (Coordenadas de Horas Universal).

3.2.7 Reserva e sobreaviso

Os aeronautas terão as horas de trabalho na situação de reserva e sobreaviso remuneradas da seguinte forma:

- I. As horas na situação de reserva serão pagas pelo mesmo valor atribuído à hora de voo normal;
- II. As horas de sobreaviso serão remuneradas na base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal, ressalvadas as condições mais favoráveis.
- III. Desconto por faltas ao trabalho

Parágrafo Único: O desconto por falta injustificada ao trabalho será igual a 1/30 (um trinta avos) do valor da parte fixa da remuneração.

3.2.8 Igualdade remuneratória

Na mesma EMPRESA, na mesma função e no mesmo tipo de aeronave, ressalvadas as vantagens pessoais e os fatores voar mais ou menos horas além dos estabelecidos como salário-garantia, será paga igual remuneração.

3.2.9 Discriminação e comprovação do pagamento da remuneração

A EMPRESA fornecerá comprovantes de pagamento que contenham a identificação da EMPRESA, as parcelas pagas e a discriminação dos descontos, assim como total de horas voadas, horas de trabalho diurnas e noturnas e número de reservas e sobreavisos pagos.

3.2.10 Garantia dos ganhos

É garantida a remuneração correspondente ao dia que o aeronauta tiver de faltar para o

recebimento do PIS, com exceção daqueles que recebem diretamente na EMPRESA.

3.2.11 Garantia de creche ao(à) aeronauta

A EMPRESA, por sistema de reembolso, arcará com o custo referente à creche, até o valor mensal de **R\$ 587,36 (quinhentos e oitenta e sete reais e trinta e seis centavos)** durante 30 (trinta) meses, até que a criança complete 4 (quatro) anos de idade (48 meses).

Parágrafo Único: O reembolso nas condições acima estabelecidas será concedido mediante apresentação de nota fiscal do estabelecimento.

3.2.12 Pagamento de simulador

O tempo despendido pelo aeronauta em simulador será remunerado como hora de voo.

3.2.13 Indenização anual por "diferencial cargueiro"

Pagamento de um valor anual líquido a título de indenização, isento de contribuições fiscais e previdenciárias nos dias **20 de Janeiro de 2025** e **20 de Janeiro de 2026**, conforme valor indicado na tabela abaixo.

	COMANDANTE	COPILOTO
DIFERENCIAL CARGUEIRO	R\$ 40.000,00	R\$ 20.000,00

Parágrafo Primeiro: A indenização prevista neste parágrafo será paga aos tripulantes que tenham completados 180 dias de prestação de serviços para a EMPRESA a contar do início da vigência do presente ACORDO.

Parágrafo Segundo: Em caso de rescisão do contrato de trabalho, exceto dispensa por justa causa, a indenização será paga de forma proporcional aos meses trabalhados, desde que completados 6 meses de prestação de serviços para a EMPRESA a contar do início da vigência do presente ACORDO.

Parágrafo Terceiro: O valor anual indicado possui natureza indenizatória e não repercute em recolhimentos previdenciários ou fiscais, nem nas demais verbas trabalhistas, inclusive FGTS.

*observado o disposto no Parágrafo Segundo desta Cláusula.

3.2.14 Indenização em escala com 8 (oito) ou 9 (nove) folgas

A indenização em escalas com 8 (oito) e 9 (nove) folgas permitirá que os pilotos solicitem 8 ou 9 folgas mensais, à seu critério, mediante remuneração mensal específica para esta finalidade, de caráter indenizatório.

BIDDING 8		BIDDING 9	
Comandante	Copiloto	Comandante	Copiloto
R\$2.500,00	R\$1.500,00	R\$1.250,00	R\$750,00

Parágrafo Primeiro: O tripulante que optar pelo Bidding deverá se submeter a quantidade de folgas solicitadas por um período não inferior à 6 meses e, em qualquer caso, fica garantido o mínimo de 8 (oito) folgas mensais. O tripulante que não manifestar interesse de saída do bidding, após o sexto mês, permanecerá nesta condição até que comunique, com a antecedência prevista no Parágrafo segundo, sua intenção.

Parágrafo Segundo: O tripulante que manifestar interesse em alterar sua condição no biding, deverá comunicar a EMPRESA com a antecedência de 90 (Noventa) dias antes da data pretendida.

Parágrafo Terceiro: em nenhum caso deverá haver um piloto com menos de 8 folgas por mês.

NOTA: As indenizações acima não repercutem em recolhimentos previdenciários e fiscais, nem nas demais verbas trabalhistas, inclusive no FGTS.

3.2.15 Indenização quando a programação adentrar períodos de folga

A indenização será paga na ocorrência das seguintes condições:

Parágrafo primeiro: A folga que sofrer alteração em seu horário de início superior a 1 (uma) hora gerará o pagamento de valores a título de indenização em acordo com tipo de "bidding" em que o tripulante estiver alocado por sua solicitação:

	BIDDING 8		BIDDING 9		BIDDING 10	
	Comandante	Copiloto	Comandante	Copiloto	Comandante	Copiloto
COM DEVOLUÇÃO	R\$1.250,00	R\$750,00	R\$1.000,00	R\$600,00	R\$1.000,00	R\$600,00
SEM DEVOLUÇÃO	NA	NA	R\$1.250,00	R\$750,00	R\$1.250,00	R\$750,00

Parágrafo Segundo: Somente a primeira folga diretamente atingida pela alteração será fato gerador do pagamento da indenização acima referida.

Parágrafo Terceiro: Quando o atraso no horário de início da folga for superior a 1 (uma) hora e inferior a 12 (doze) horas, a folga será indenizada e poderá ser atrasada no mesmo montante de tempo do atraso, permanecendo a folga efetiva com 24 horas integrais, poderá ser integralmente alocada para outra data ou poderá ser retirada da escala com remuneração específica para esta finalidade.

NOTA: Somente a primeira folga de uma “sequência ininterrupta de folgas” será objeto de indenização. Entende-se por “sequência ininterrupta de folgas” aquelas que ocorrem em dias corridos e sem interrupção, ou seja, sem que haja uma jornada intermediária entre estas folgas.

Parágrafo Quarto: Se o atraso do horário de início da folga for superior a 12 (doze) horas, a folga deve ser realocada em outra data, preferencialmente dentro do mesmo mês ou poderá ser retirada da escala com remuneração específica para esta finalidade.

Parágrafo Quinto: Se a alteração do horário de início da folga ocorrer sem possibilidade de ser realocada no mês da ocorrência, a folga poderá ser realocada por completo no mês subsequente. Neste caso, o mês vigente contará com 9 (nove) folgas e o mês subsequente contará com 11 (onze) folgas publicadas, sem que isso represente qualquer infração ao ordenamento jurídico.

Parágrafo Sexto: A folga publicada na escala mensal/*roster* diário somente será alterada sob consulta e concordância do piloto e não acarretará prejuízo em caso da não concordância em trocar sua folga.

I. “Eventos não controláveis” que adentrem os períodos de folga não serão objeto de consulta ou concordância dos pilotos.

- II. “Eventos não controláveis” são situações urgentes e/ou de contingências em que não há tempo hábil para que o piloto possa retornar à sua base antes do horário de início de sua folga. Estas situações podem ocorrer com muita proximidade do horário da apresentação/decolagem ou mesmo após o início de uma jornada e que os pilotos não consigam ser reposicionados a tempo de cumprir com o início de suas folgas publicadas anteriormente. Nestes casos, não caberá a consulta.

NOTA: A indenização referida neste parágrafo não repercute em recolhimentos previdenciários ou fiscais, nem nas demais verbas trabalhistas, inclusive FGTS.

3.2.16 Prioridade para upgrade em deslocamento a serviço em aeronaves LATAM.

Parágrafo Primeiro: Deslocamentos em aeronaves cargueiras.

Os deslocamentos aéreos em aeronaves cargueiras do grupo para tripulantes da EMPRESA a serviço terão prioridade sobre outros voos, e nestes não se aplicam indenizações. Voos diretos são preferíveis sobre voos com mais de uma escala. Se o voo cargueiro tiver tempo de voo programado superior a 12 horas, poderá ser dada preferência ao voo em aeronaves de passageiros.

Parágrafo Segundo: Deslocamentos em aeronaves de passageiros.

Os deslocamentos aéreos em aeronaves de passageiros do grupo LATAM para Comandantes e Primeiros-Oficiais da EMPRESA a serviço serão emitidos com *stand by* upgrade à classe executiva. Neste ACORDO ficam definidas prioridades e critérios, a saber:

- I. Os Comandantes possuem prioridade J30 e os Primeiros-Oficiais possuem a prioridade J32.
- II. Aplicam-se a voos internacionais, em aeronaves wide body LATAM que possuam Classe Executiva e em rotas com 4 (quatro) horas de voo ou mais (inclui a rota GRU-SCL-GRU).

Caso não seja possível o upgrade, os tripulantes da EMPRESA podem ser alocados na classe econômica, sendo que aos Comandantes e os Copilotos, haverá indenização por evento conforme tabela abaixo:

	COMANDANTE	COPILOTO
INDENIZAÇÃO POR EVENTO	R\$ 1.000,00 / EVENTO	R\$ 600,00 / EVENTO

NOTA: As indenizações acima não repercutem em recolhimentos previdenciários e fiscais, nem nas demais verbas trabalhistas, inclusive no FGTS.

3.3 DO REGIME DE TRABALHO

3.3.1 Da ampliação da jornada

Nos casos de necessidade de ampliação de jornada, previstos no art. 40 da Lei 13.475/2017, esta hora será remunerada com adicional de 50% (cinquenta por cento).

3.3.2 Afastamento da escala de aeronautas grávidas

A EMPRESA se compromete a dispensar de voo as aeronautas grávidas e, também, imediatamente, encaminhá-las à Previdência Social, para o fim de se habilitarem aos benefícios da Previdência Social, respondendo a empregadora, quando necessário, pela locomoção da aeronauta, pelo respectivo transporte e hospedagem.

3.3.3 Abono de falta a estudante

A EMPRESA concederá licença não remunerada aos aeronautas para prestarem exames devidamente comprovados e reconhecidos pelo Ministério da Educação, devendo comunicar o empregador com 7 (sete) dias de antecedência.

3.3.4 Dispensa de reserva

Até 06 (seis) meses após o retorno da licença maternidade, a aeronauta, se desejar, ficará dispensada de reserva, sobreaviso, de programação que obrigaria a pernoite fora da base e jornadas de trabalho programadas que excedam 8 (oito) horas diárias, podendo, ainda, optar por um dos direitos abaixo concedidos:

- I. Durante esse período, sua quota mensal de horas de voo será limitada àquela correspondente à jornada mensal de 54 (cinquenta e quatro) horas por mês;

II. Durante esse período, a aeronauta terá direito a uma folga semanal a mais do que as folgas regulamentares previstas para a generalidade dos aeronautas.

Parágrafo Primeiro: Caso seja necessário, as aeronautas poderão ser realocadas em outro equipamento para o cumprimento desta cláusula, durante o período acima estipulado.

Parágrafo Segundo: Tão logo cesse o período estabelecido no caput desta cláusula, a aeronauta retornará ao equipamento anterior, mantendo sua senioridade e garantia de promoção que porventura tenha sido concedida.

3.3.5 Escala de tripulantes

A Empresa disponibilizará, em formato digital, a Escala de Serviço de seus aeronautas.

Parágrafo Primeiro: As escalas mensais serão publicadas durante todo o ano com antecedência de 05 (cinco) dias.

Parágrafo Segundo: Em 3 (três) meses do ano, a Empresa está autorizada, caso julgue necessário, a divulgar escala com antecedência mínima de 3 (três) dias.

3.3.6 Ampliação das ausências legais

A ausência legal, em virtude de casamento, a que alude o inciso II do artigo 473 da CLT, passará a ser de 10 (dez) dias consecutivos.

A ausência legal disposta no inciso III do artigo 473 da CLT, passará a ser de 20 (vinte) dias consecutivos, desde que requerido pelo aeronauta em até dois dias úteis após o parto.

3.3.7 Horário da condução fornecida pela EMPRESA

A EMPRESA que fornece condução para o local de trabalho, divulgará em local adequado, para conhecimento dos aeronautas, os horários e locais em que a mesma possa ser apanhada.

3.3.8 “In Itinere”

O tempo despendido pelo empregado, em condução fornecida pela EMPRESA empregador, até o local de trabalho de difícil acesso ou não servido por transporte regular público, e para o seu retorno, é computável na jornada de trabalho.

3.3.9 Jornada de trabalho

O limite semanal de 44 (quarenta e quatro) horas será observado para todos os aeronautas. Superado o limite previsto nesta cláusula, a hora excedente será objeto de compensação ou de pagamento.

3.3.10 Abono de falta para levar o filho ao médico

Fica assegurado o direito à ausência remunerada de 1 (um) dia por semestre ao aeronauta, para levar ao médico filho menor de até 6 (seis) anos de idade, ou dependente previdenciário idoso e/ou PCD mediante comprovação no prazo de 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência da ausência ao trabalho.

3.3.11 Do sobreaviso

Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

Parágrafo Primeiro: Quando a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

Parágrafo Segundo: Para efeito de remuneração, as horas de sobreaviso serão pagas como horas de voo, à base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal. O tempo remunerado será contabilizado entre o início do sobreaviso e início do deslocamento, quando convocado para uma nova tarefa.

Parágrafo Terceiro: O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início, até o início do deslocamento, quando acionado para nova tarefa, não poderá ser superior a 12 (doze) horas. No período de 12 (doze) horas não serão computados os períodos de deslocamento de 90 (noventa) e 150 (cento e cinquenta) minutos citados no *caput* e no parágrafo primeiro desta cláusula.

Parágrafo Quarto: Caso o tripulante não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo seguirá a tabela abaixo:

DURAÇÃO DO SOBREAVISO	DESCANSO REGULAMENTAR APÓS
ATÉ 8 HORAS DE SOBREAVISO	8 HORAS DE DESCANSO
9 HORAS DE SOBREAVISO	9 HORAS DE DESCANSO
10 HORAS DE SOBREAVISO	10 HORAS DE DESCANSO
11 HORAS DE SOBREAVISO	11 HORAS DE DESCANSO
12 HORAS DE SOBREAVISO	12 HORAS DE DESCANSO

Parágrafo Quinto: O número de sobreavisos que o aeronauta poderá concorrer não deverá exceder a 8 (oito) mensais.

3.3.12 Da reserva

Reserva é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 6 (seis) horas em que o tripulante permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

Parágrafo Primeiro: Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar aos tripulantes acomodações adequadas para o seu descanso.

Parágrafo Segundo: Para efeitos desta cláusula, entende-se por acomodações adequadas, sala específica isolada do movimento de pessoas, climatizada e com controle de luminosidade, mitigação de ruídos, equipada com camas ou poltronas com reclinção de no mínimo 45 (quarenta e cinco) graus.

Parágrafo Terceiro: Deverá ser fornecido o número mínimo de camas ou poltronas, nos requisitos descritos no parágrafo segundo desta cláusula, para no mínimo de 50% (cinquenta por cento) dos tripulantes na condição de reserva superior a 03 (três) horas, em um mesmo período, nas bases onde não houver infraestrutura. Aos demais tripulantes nas

condições descritas no parágrafo primeiro desta cláusula, serão assegurados assentos sem as exigências previstas no parágrafo segundo desta cláusula.

Parágrafo Quarto: Naqueles aeroportos que não apresentam condições de infraestrutura para tanto, a EMPRESA e SINDICATO comprometem-se a atuar em conjunto perante as administrações aeroportuárias a fim de viabilizar as instalações adequadas.

Parágrafo Quinto: Para efeito de remuneração do tripulante, as horas de reserva serão pagas nas mesmas bases da hora de voo. Quando acionado em reserva para assumir programação de voo, o tempo de reserva para efeito de remuneração será contabilizado entre início da reserva até o início do voo.

3.3.13 Do tempo em solo entre etapas de voo

O período de tempo em solo entre cada etapa de voo numa mesma jornada, quando do planejamento da escala de serviço dos tripulantes, não poderá exceder a 120 (cento e vinte) minutos no período noturno e de 180 (cento e oitenta) minutos no período diurno.

Parágrafo Primeiro: Entende-se período diurno o horário compreendido entre 05h às 21h59min e período noturno o horário compreendido entre 22h às 04h59min.

Parágrafo Segundo: Os horários considerados no parágrafo primeiro serão os vigentes na base contratual do tripulante.

Parágrafo Terceiro: No caso de horários mistos valerá o horário do início do tempo em solo publicado, considerando o horário da base do tripulante (diurna ou noturna);

Parágrafo Quarto: A presente cláusula e seus parágrafos não se aplicam aos voos exclusivamente cargueiros.

3.3.14 Das madrugadas e seus limites de operação

As jornadas de trabalho dos tripulantes respeitarão o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, limitadas a 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante.

Parágrafo Primeiro: O tripulante poderá ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não poderá ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.

Parágrafo Segundo: A EMPRESA não poderá escalar tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 00:00 (zero) hora e 08:00 (oito) horas se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 (quarenta e oito horas) anteriores a esta jornada.

Parágrafo Terceiro: Entende-se como madrugada, o período de tempo transcorrido, total ou parcialmente, entre 00:00 (zero) hora e 06:00 (seis) horas, hora legal onde o tripulante está aclimatado.

3.3.15 Base Contratual

Os critérios relativos à base contratual serão os previstos nos artigos 23, 24 e 25 da Lei 13.475/2017, e também os seguintes:

Parágrafo Primeiro: Nos casos onde a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos a uma distância inferior a 50 (cinquenta) quilômetros, os tripulantes de voo e de cabine terão um dos aeroportos definidos como base contratual pelo empregador.

Parágrafo Segundo: No caso de início e/ou término de voo em aeroporto diferente do definido como base contratual, deverá o empregador disponibilizar transporte gratuito entre os aeroportos para o deslocamento dos tripulantes em intervalos de no máximo 1 (uma) hora do início e/ou término da jornada. O tempo de deslocamento não será remunerado.

Parágrafo Terceiro: No caso de viagem que tenha seu término em aeroporto diferente do indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que após a jornada de trabalho será acrescido em, no mínimo, 2 (duas) horas.

3.3.16 Descanso após Atividades presenciais

O descanso regulamentar após atividades presenciais na base contratual do aeronauta será de 11 horas. Entende-se por atividades presenciais todas aquelas onde o aeronauta se desloca até um determinado local para realização da atividade referida (simulador, aulas, reuniões, etc.)

3.3.17 E-learning

Os cursos e treinamentos online serão disponibilizados na plataforma da EMPRESA com antecedência de, no mínimo, 60 (sessenta) dias a contar do vencimento dos respectivos cursos e treinamentos, conforme descrição prevista no ANEXO II.

Parágrafo Primeiro: Os cursos e treinamentos online não serão previstos em escala de serviço do tripulante e não serão computados como jornada de trabalho para qualquer fim. A Empresa irá dispor de comunicações no sistema de escala que notifiquem, juntamente com os alertas do sistema on-line de aulas, da realização dos cursos realizados nesta condição.

Parágrafo Segundo: A hora de cursos e treinamentos online será paga no mesmo valor da hora de sobreaviso.

Parágrafo Terceiro: O pagamento da hora de aula será realizado no mesmo mês de pagamento do variável referente ao mês de vencimento. Por exemplo: curso de Performance com vencimento em janeiro/25; curso disponibilizado para realização a partir de novembro/24; as horas referentes a este curso serão pagas junto com o variável de janeiro, portanto, pagas em março/25.

3.3.18 Voos “safety case”

Os voos elencados como *safety case* deverão ser submetidos à ACT específico.

Parágrafo Único: Para os voos já aprovados pela Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC a EMPRESA terá um prazo máximo de 6 (seis) meses para aprovação em Assembleia.

3.3.19 Diferencial Cargueiro

Parágrafo Primeiro: Utilização de escala flexível (*Roster* Diário), conforme art. 26 Lei 13.475/2017, da seguinte forma:

- I. Inclusão do *roster* diário, em complemento ao art. 26, Lei 13.475/2017.
- II. As alterações de itinerário das aeronaves e programações de voos se farão por meio do *roster* diário, com publicação oficial diária às 20:00 LT (Local Time) BR (Brasília) e/ou quando devidamente informados pelo departamento de Escala de Voos (Roles), via e-mail corporativo, acessível, permanentemente, através do portal web LATAM.
- III. Os pilotos poderão consultar seus *rosters* diários a qualquer tempo, porém não precisam fazê-lo quando estiverem em período de desobrigação, a saber:
 - a. Repouso Regulamentar.
 - b. Folgas.
- IV. Os pilotos deverão se informar sobre suas programações nas seguintes situações:
 - a. Às 20:00 LT BR e/ou quando informado da liberação pelo departamento de Escala de Voos, via e-mail corporativo; ou
 - b. Imediatamente antes de iniciar um período de desobrigação; e/ou
 - c. Imediatamente após terminar o seu período de desobrigação.
- V. Nenhuma programação publicada no *roster* diário poderá adentrar período de desobrigação em andamento.

Parágrafo Segundo: Ajustes em escala por situações urgentes e/ou de contingência; Situações urgentes e/ou de contingência são aquelas não previstas e que ocorrem independentemente da intenção das PARTES.

- I. Permite-se a inclusão de processo de cobertura de voos em situações urgentes e/ou de contingências posteriores à publicação do *roster* diário.
- II. Para efeito deste parágrafo, ocorrem após a publicação do *roster* diário e são aplicáveis por qualquer motivo que provoque alteração de programação de itinerários das aeronaves. Exemplificativamente, cita-se:
 - a. Jornadas anteriores alteradas, provocando alterações nas escalas de voo seguintes;
 - b. Inclusão e retirada de aeroportos do itinerário da aeronave (por inclusão ou falta de cargas, p.ex.);
 - c. Adiantamentos e atrasos provocados por necessidades comerciais, devido a

- alterações de horários de entrega de carga nos aeroportos, pelos clientes;
- d. Manutenção não programada nas aeronaves;
 - e. Condições meteorológicas adversas que provoquem alteração em horários de operação;
 - f. Aeronaves que seguem a aeroportos de alternativa;
 - g. NOTAM – informação de ocorrências em aeroportos envolvidos na programação das aeronaves;
 - h. SLOT de Aeroportos – restrições de horários de operação estabelecido pela administração dos aeroportos e Controle do Espaço Aéreo;
 - i. Alterações provocadas por trâmites documentais exigidos por autoridades aeroportuárias, não diretamente gerenciadas pela EMPRESA;
 - j. Situações de contingência ocasionadas por necessidades de pilotos não previstas, como licenças, dispensas médicas, regularização de documentação pessoal, etc.;
- III. Durante um período de desobrigação em andamento, a EMPRESA não entrará em contato com o piloto, exceto para realização de *wake up call*.
- IV. A EMPRESA, através de seu departamento de Escala de Voos e Coordenação de Voos, poderá utilizar a prerrogativa de contatar pilotos, individual ou coletivamente, para buscar prover cobertura às programações alteradas.
- a. O atendimento a este contato fica à critério dos pilotos, não sendo, portanto, obrigatório que se disponibilizem para o atendimento da situação urgente e/ou de contingência.
- V. Serão estabelecidas oportunamente linhas telefônicas nacionais e internacionais que correspondem ao departamento de Escala de Voos e Coordenação de Voos para facilitar a identificação da chamada e atendimento discricionário pelos pilotos.
- VI. Critérios Básicos e Gerais:
- Nenhum adiantamento terá apresentação de forma a adentrar período de desobrigação em andamento.
- A alteração de programações que adentrem na madrugada (entre 00 hs e 06 hs LT BR) devem ser precedidas de, pelo menos, 10 (dez) horas entre a comunicação e o novo horário de apresentação.
- a. Se a programação original (via *roster* diário) já contiver o horário da madrugada, a antecipação da comunicação é considerada já realizada.
 - b. Somente se consideram adiantamentos ou atrasos as alterações relativas aos horários publicados no *roster* diário.

A ativação do tripulante ocorrerá pelo sistema de *wake up call*.

Os contatos de alteração de horário pela EMPRESA em relação ao *roster* diário feitos ao piloto não configuram compromisso prévio de aceitação da alteração e não acarretará prejuízo em caso de não aceitação.

Após o cumprimento do repouso regulamentar e/ou folgas vigentes e períodos adicionais concedidos neste ACORDO, os pilotos poderão atender a atrasos e adiantamentos contingenciais, quando ocorrerem, dentro ou fora da base contratual.

Finalizado o período de desobrigação, o tripulante deverá consultar seu *roster* diário e seu e-mail.

O tripulante será informado de uma alteração em sua escala de trabalho por meio do *roster* diário e/ou contato realizado pela EMPRESA e/ou por e-mail para quando o piloto estiver em período de desobrigação e, também, para ratificação, por escrito, de uma alteração previamente informada.

VII. Atrasos e adiantamentos que envolvam a madrugada entre 00h e 06hLT BR:

Alteração a um tripulante que não estava previamente programado para voar durante a madrugada:

- a. O tripulante deverá ser informado com, pelo menos, 10 (dez) horas de antecipação em relação ao novo horário de apresentação;
- b. Pode ser informado através do *roster* diário anterior e/ou através de contato realizado pela EMPRESA.

Alteração a um tripulante que já estava previamente programado para voar durante a madrugada:

- c. Adiantamentos e atrasos, neste período, de até 2 (duas) horas nos adiantamentos e 4 (quatro) no atraso, são alterações regulares para a operação cargueira e não acarretam obrigação à EMPRESA;
- d. Adiantamentos superiores a 2 (duas) horas devem ser informados com 10 (dez) horas de antecipação;
- e. Atrasos superiores a 4 (quatro) horas, mas inferiores a 10 (dez) horas devem ser informados ao piloto somente pela manhã, após as 08:00 (LT do local de repouso ou folga) e/ou através de *wake up call*;
- f. Atrasos superiores a 10 (dez) horas devem ser informados pela EMPRESA em caráter geral pois provocam alteração na programação e itinerários das demais aeronaves.

VIII. Adiantamentos e atrasos fora do período da madrugada – entre 06h e 24hLT BR:

Adiantamentos e atrasos, neste período, de até 4 (quatro) horas em relação ao *roster* diário

são alterações regulares para a operação cargueira e não acarretam obrigação à EMPRESA;

Adiantamentos ou atrasos superiores a 4 (quatro) horas e inferiores a 10 (dez) horas, seguirão para buscar minimizar o impacto da situação urgente e/ou de contingência:

- a. Devem ser respeitados os horários da madrugada (anterior ou posterior) não previstos em relação ao horário original previsto no *roster* diário;
- b. Nestes casos, a alteração deve seguir e ser informada com 10 horas de antecipação em relação ao novo horário não anteriormente previsto em *roster* diário.

Parágrafo Terceiro: Uso do sistema de wake up call.

O wake up call de tripulação é um sistema em que a EMPRESA ativa o tripulante, através de uma chamada telefônica de ativação ao serviço, para que se apresente na hora previamente definida através do *roster* diário ou acordada entre as PARTES. Assim, permite-se ao tripulante uma melhor qualidade de descanso, delegando-se a ativação e cumprimento de horário à EMPRESA, proporcionado ao tripulante se manter em descanso até que seja ativado.

A chamada de ativação ocorrerá com antecipação suficiente, a critério da EMPRESA, e que permita a apresentação do tripulante no horário e local previamente definidos.

O wake up call poderá ocorrer durante o período de desobrigação, desde que se observem antecedência mínima de 1 (uma) hora para o tripulante se preparar e, ainda, tempo adicional, a critério da EMPRESA, para se deslocar até o local de apresentação.

NOTA: A apresentação efetiva não pode ocorrer antes do final do repouso regulamentar ou da folga e o atendimento a esta chamada não é opcional.

3.3.20 Tripulação composta em voos domésticos

As PARTES acordam que poderá ser utilizada tripulação composta em voos domésticos, conforme previsto no Art. 16, parágrafo único, Inc. II da lei 13.745/2017, observados os seguintes critérios e limites:

- I. Poderá ser utilizada em voos domésticos ou em trechos domésticos de voos internacionais;
- II. A utilização da tripulação composta em voos domésticos observará os limites máximos e mínimos previstos para o tipo de tripulação e classe de descanso disponível ao bordo,

conforme estabelecido no manual do programa de gerenciamento de fadiga (MPGRF) da EMPRESA, aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

- III. Nos casos em que uma extensão de jornada seja necessária, aplicar-se-ão os procedimentos estabelecidos na legislação em vigor.

3.3.21 Do dia sem programação em escala de voo (OFF)

Considera-se um dia sem programação de voo o dia em que o tripulante visualizar em sua programação a sigla OFF.

Parágrafo Primeiro: Tanto para escala mensal quanto para escala diária a confirmação sigla OFF fica condicionada a confirmação mediante ao *roster* publicado no dia anterior. Uma vez confirmado o dia OFF, o tripulante fica desobrigado de qualquer compromisso laboral até o próximo informe de escala diária.

Parágrafo Segundo: A EMPRESA se reserva o direito entrar em contato com o tripulante, conforme previsto no item 3.3.18, porém o tripulante reserva o direito da possibilidade ou não de atendimento da demanda proposta pela EMPRESA.

3.3.22 Da viagem de até 10 (dez) e 8 (oito) dias

Ficam instituídas as viagens de 10 (dez) e 8 (oito) dias, observados os seguintes critérios:

- I. Até 10 (dez) dias consecutivos exclusivamente para voos que envolvam dois ou mais continentes.
- II. Até 8 (oito) dias consecutivos de período de serviço exclusivamente para voos dentro do continente americano.

Parágrafo Primeiro: os 10 (dez) dias referidos no inciso I, e os 8 (oito) dias referidos no inciso II, devem respeitar o limite de jornada semanal de 60 (sessenta) horas durante qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos.

Parágrafo Segundo: a EMPRESA concederá um descanso de, no mínimo 24 (vinte e quatro), até o 6º (sexto) período dias consecutivos.

Parágrafo Terceiro: observada a quantidade mensal de folgas de cada tripulante, a EMPRESA concederá 2 (duas) folgas consecutivas antes e 3 (três) dias consecutivas, mínimas, após viagem de 10 (dez) dias referidos no inciso I.

Parágrafo Quarto: e para as viagens de até 8 (oito) dias referidos no inciso II, fica instituído 2 (dois) dias consecutivos, mínimos, de folgas antes e depois do evento.

Parágrafo Quinto: compreende-se como continente americano a América do Norte, Central e do Sul.

Parágrafo Sexto: fica instituído um comitê composto por um representante da EMPRESA, um representante do setor de escala EMPRESA e dois representantes do SINDICATO para estudo, debate e acompanhamento da execução dos dias de viagem previstos no *caput*.

Parágrafo Sétimo: exclusivamente para as viagens de 8 (oito) dias quando em operação doméstica, fica proibida a publicação na escala planejada mensal do tripulante de um período de inatividade maior que 36 horas no destino. Na escala executada não há restrições quanto ao item acima exposto.

Parágrafo Oitavo: sempre que houver programações de simulador nas chaves de 8 dias, esta programação deverá obrigatoriamente acontecer logo após o período de folgas antecedentes e após o término do treinamento em simulador deverá realizar o cumprimento do descanso mínimo regulamentar de 24 horas previsto no §2º.

3.3.23 Do tripulante extra a serviço

O tripulante de voo que se deslocar a serviço do empregador, em aeronave própria ou não, sem exercer função a bordo de aeronave, tem a designação de tripulante extra a serviço.

Parágrafo Primeiro: O tripulante extra a serviço será considerado tripulante a serviço no que diz respeito exclusivamente ao repouso e à remuneração.

Parágrafo Segundo: Ao tripulante extra a serviço será disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas.

3.4 DAS FOLGAS

3.4.1 Dos dias de inatividade

Se, a pedido do aeronauta, a EMPRESA, a seu critério, marcar dia determinado para a inatividade, esse dia não será descontado nas férias ou dos salários.

3.4.2 Folga aniversário

A EMPRESA concederá folga, dentro das folgas legais previstas na Lei 13.475/2017, por ocasião de aniversário do aeronauta e na medida do possível, quando do aniversário do cônjuge e filhos do aeronauta, desde que solicitadas à EMPRESA com 45 (quarenta e cinco) dias de antecedência.

3.4.3 Folga agrupada

As escalas serão organizadas de forma a que aos aeronautas que não se manifestarem em contrário sejam assegurados, uma vez por mês, um sábado e um domingo consecutivos de folga, ou inatividade, salvo motivo de força maior ou se não for possível fazê-lo sem aumento do quadro de aeronautas da EMPRESA, caso em que será adotado o sistema de rodízio, concedendo-se o benefício mês a mês aos aeronautas que for possível atender. A EMPRESA prestará ao SINDICATO, se e quando solicitadas, informações a respeito do sistema de rodízio que adotarem.

3.4.4 Folga simples e folga composta

Considera-se folga simples o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas e, folga composta, a composição de dois ou mais períodos de folga simples consecutivos.

3.4.5 Coincidência de folgas

A EMPRESA envidará esforços no sentido de fazer coincidir, nos mesmos dias, as folgas regulamentares do aeronauta com as de seu cônjuge ou companheira(o) registrada(o), desde que não haja prejuízo para a escala de voo.

3.4.6 Folgas fixas anuais

A EMPRESA concederá, dentro do limite mínimo regulamentar previsto na Lei 13.475/17, 5 (cinco) folgas anuais indicadas a critério do aeronauta, não podendo exceder o número de 2(duas) folgas fixas no mesmo mês.

Parágrafo Único: As folgas solicitadas não poderão coincidir com dias de feriados, reservando a EMPRESA a negativa dos dias solicitados na hipótese que haja concentração de pedidos em um mesmo dia, ocasionando impacto na capacidade produtiva e ou operacional da EMPRESA.

3.4.7 Das folgas mensais e escalas de trabalho

A folga iniciada no último dia do mês, independente do equipamento, ainda que venha a se encerrar no mês seguinte, será considerada integrante e efetivamente gozada no mês de seu início.

3.4.8 Solicitação de folgas na escala mensal

Dentro do limite mínimo regulamentar, o tripulante poderá solicitar a concessão de até 4 (quatro) folgas consecutivas no mesmo mês.

Parágrafo único: De acordo com a capacidade operacional, a EMPRESA poderá, a seu exclusivo critério, negar a solicitação do tripulante.

3.4.9 Cálculo de DSR

O Descanso Semanal Remunerado (DSR), independentemente do número de folgas concedidas ao tripulante, será calculado com base em 8 (oito) folgas mensais, salvo condição distinta já praticada, que deverá ser preservada.

Parágrafo Único: O disposto nesta cláusula não poderá retroagir em relação às situações jurídicas decorrentes do regime anterior.

3.4.10 Período oposto

A EMPRESA concederá 8 (oito) folgas consecutivas, dentro do limite mínimo regulamentar, aos aeronautas que houverem retornado do período de férias, após 6 (seis) meses, mediante solicitação destes.

Parágrafo Primeiro: Em caso de fracionamento de férias, as folgas de que trata o *caput* desta cláusula serão concedidas em apenas um dos períodos.

Parágrafo Segundo: As folgas consecutivas de que trata esta cláusula serão devidas a partir do 6º (sexto) mês contado do retorno do aeronauta e deverão abranger o período entre o final de um mês e início do outro.

Parágrafo Terceiro: Os aeronautas deverão solicitar estas folgas com antecedência de 60 (sessenta) dias, estando reservado ao empregador a negativa dos dias solicitados, na hipótese que haja concentração de pedidos em um mesmo dia, ocasionando impacto na capacidade produtiva e ou operacional da EMPRESA.

Parágrafo Quarto: Não sendo possível atender o pedido do aeronauta, a EMPRESA dará outra opção de data, até 90 (noventa) dias da data solicitada pelo aeronauta, sendo que, uma vez definida a nova data, esta não poderá ser alterada.

3.4.11 Monofolga

Considera-se monofolga uma folga simples, entendida como folga de um único período de 24 (vinte e quatro) horas acrescido do repouso mínimo regulamentar de 12 (doze) horas, deverá obrigatoriamente englobar duas noites locais.

Parágrafo Primeiro: A apresentação para programação de voo, reserva ou sobreaviso subsequente à folga deverá ocorrer após as 10:00 do horário local. Esse parágrafo não se aplica aos casos de treinamento em solo.

Parágrafo Segundo: Entende-se como noite local, o período consecutivo de no mínimo 8 (oito) horas na base contratual entre as 22:00 horas (local) e às 08:00 horas (local).

Parágrafo Terceiro: A utilização de folga simples está limitada a 1 (uma), considerando período de 30 (trinta) dias consecutivos, quando da escala planejada mensal dos tripulantes. Na escala executada um tripulante pode ter até 2 (duas) monofolgas.

Parágrafo Quatro: Caso um período de 24 (vinte e quatro) horas de folga inicie-se no último dia de calendário do mês e termine no primeiro dia calendário do mês subsequente, computar-se-á no mês de início.

Parágrafo Quinto: Para os aviões turbo hélice será pactuado entre as partes um Acordo Coletivo de Trabalho.

3.4.12 Pedido de folga para estudantes

A EMPRESA concederá até 2 (dois) dias de folga, dentro das mínimas regulamentares, aos aeronautas estudantes, para prestarem exames devidamente comprovados, desde que a EMPRESA seja comunicada até o quinto dia do mês de publicação da escala.

Parágrafo único: A utilização desta cláusula está limitada a 8 (oito) meses no ano.

3.4.13 Concessão de horas adicionais em folgas e repousos regulamentares para situações urgentes e de contingência

- I. As horas adicionais de que trata este parágrafo se aplicam apenas às atividades alteradas após a publicação e em comparação ao *roster* diário, portanto, em situações urgentes e/ou de contingências.
- II. Referem-se a um buffer de tempo dentro do qual os tripulantes que não estavam previamente escalados não estarão sujeitos a alterações em suas programações. Oferece-se, portanto, uma proteção adicional às folgas e aos repousos regulamentares, conforme descrito a seguir:
 - a. o repouso regulamentar acrescentam-se 2 horas em que o tripulante estará liberado de qualquer atividade;
 - b. Às folgas simples e/ou grupos de folgas acrescentam-se 3 horas em que o tripulante estará liberado de qualquer atividade para permitir uma melhor utilização desta(s) folga(s);
 - c. As madrugadas estarão protegidas se uma folga acabar após às 20h e até às

06h LT BR, sem que o tripulante esteja previamente escalado para voo no *roster* diário anteriormente publicado estando, portanto, o tripulante liberado de qualquer atividade até às 06 LT BR;

- d. Quando uma folga acabar entre as 06h e as 20h LT BR o atendimento à situação urgente e/ou de contingência ficará dependente da possibilidade de atendimento do contato.

3.5 DO DESCANSO E REPOUSO

3.5.1 Acomodação individual

A EMPRESA garantirá acomodação individual para todo aeronauta quando pernoitando fora de sua base contratual a serviço.

3.5.2 Assentos destinados a descanso a bordo

Nas aeronaves que não disponham de compartimento específico isolado para descanso horizontal, os assentos destinados ao descanso dos tripulantes, em voos com tripulação de revezamento, terão reclinção mínima equivalente a 10 (dez) polegadas de deslocamento do encosto a partir da posição vertical (formando um ângulo mínimo de 136° (cento e trinta e seis graus) medidos entre o plano horizontal do piso da aeronave e o plano formado pela parte traseira do encosto da poltrona), *pitch* de no mínimo 39 (trinta e nove) polegadas, descanso para pernas e cortina de isolamento do espaço.

Parágrafo Primeiro: Nos voos com tripulação de revezamento em que os assentos destinados para descanso dos supranumerários não atendam as especificações acima, os mesmos deverão ter o mesmo ângulo de reclinção dos destinados aos passageiros da classe executiva.

Parágrafo Segundo: Nos voos com tripulação composta nas aeronaves que não disponham de compartimento específico isolado para descanso horizontal, aos pilotos serão destinadas poltronas com o mesmo ângulo de reclinção das destinadas aos passageiros da classe executiva, ou no caso de inexistência desta classe, maior reclinção disponível.

3.6 DO DESLOCAMENTO

3.6.1 Tripulante extra

Não será vedado ao tripulante extra, da própria EMPRESA, que viajar por motivo particular, assentos de supernumerário, em havendo disponibilidade de lugar.

Parágrafo Único: Para tripulantes que encerrem suas programações em bases distintas da contratual não será vedado o retorno de imediato na aeronave da EMPRESA mediante solicitação do tripulante e liberação da escala de voos, sem prejuízos as verbas e descanso devidos conforme a última programação de escala.

3.6.2 Passe livre

Observadas as regras estabelecidas no Anexo I deste Acordo Coletivo de Trabalho, os aeronautas com contrato de trabalho ativo poderão utilizar voos domésticos entre as empresas aéreas atendendo as seguintes premissas:

- I. Utilização máxima de 7 (sete) assentos por voo, sem reserva (*Stand by*), garantida a antecipação e postergação no portão de embarque mediante disponibilidade de assentos;
- II. Necessidade de viajar uniformizado e identificado pelo crachá funcional;
- III. Último ranking de priorização.

3.6.3 Passe livre – ônibus

Observadas as regras que serão definidas em Comissão Paritária Intersindical, em até 90 dias contados da assinatura da presente Acordo, os aeronautas com contrato de trabalho ativo poderão utilizar transporte terrestre entre aeroportos, se e quando fornecido pelas empresas aéreas, independente da empresa de vinculação.

Parágrafo único: O fornecimento do transporte previsto nesta cláusula não configurará, em qualquer hipótese, horas de trajeto, horas “in itinere”, horas de jornada ou tempo à disposição do empregador, não se computando o período de deslocamento à jornada de trabalho.

3.6.4 Concessão de passagens

A concessão de passagens aéreas, quando houver e conforme critérios estabelecidos em política interna da EMPRESA, é benefício desvinculado da remuneração, não caracterizando, em hipótese alguma, salário in natura ou utilidade, e não integrará a remuneração para quaisquer efeitos legais.

3.6.5 Franquia de bagagem

As cobranças de bagagens despachadas não se aplicarão aos tripulantes quando estiverem no exercício de suas funções, ou quando estiverem no gozo de direitos e garantias previstos em Lei ou em ACT, não sendo admitidos, ainda, descontos de salário, de qualquer espécie, a este título.

Parágrafo Primeiro: A isenção mencionada no caput se aplica aos tripulantes da própria EMPRESA ou de companhias congêneres, limitada a 1 (um) volume de bagagem.

Parágrafo Segundo: A franquia de bagagem disposta nesta cláusula não se aplica ao aeronauta em gozo do benefício de passagem, que se subordinará às regras previstas na política da EMPRESA.

3.7 DAS FÉRIAS

3.7.1 Férias para cônjuge

A EMPRESA concederá férias, no mesmo período, desde que não resulte prejuízo para o serviço, ao aeronauta e seu cônjuge, se trabalharem para a mesma empregadora. No caso de trabalharem em EMPRESAS aéreas diversas, essas buscarão facilitar a fixação das férias de seu empregado, de modo a que possam coincidir com a do seu cônjuge.

3.7.2 Início do período de gozo das férias

O início das férias coletivas ou individuais não poderá coincidir com sábado, domingo e feriados, ou dia de compensação de repouso semanal.

3.7.3 Rodízio de férias

A concessão de férias nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro obedecerá a um sistema de rodízio para os tripulantes que exerçam a mesma função no mesmo tipo de equipamento.

3.7.4 Concessão de férias

No prazo de 60 (sessenta) dias contados da assinatura deste ACT, a EMPRESA enviará ao SINDICATO a escala de férias atrasadas dos seus empregados, elaborada sem quebra de eficiência de seu serviço, obrigando-se a que, no prazo de um ano, esteja regularizada a situação geral. Os empregados com férias de 03 (três) períodos aquisitivos vencidos serão liberados, no máximo de 30 (trinta) dias após a data de assinatura deste ACT.

Parágrafo Primeiro: Desrespeitada a escala de férias apresentada, estará obrigada a EMPRESA ao pagamento de uma multa de 10% (dez por cento) do salário fixo, por mês de atraso na concessão, pagável mensalmente, até a satisfação da obrigação, revertendo em favor do empregado prejudicado.

Parágrafo Segundo: A concessão de férias será participada aos aeronautas com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias.

3.7.5 Fracionamento de Férias

O aeronauta poderá optar pelo gozo fracionado de férias em até dois períodos de 15 (quinze) dias, ressalvada a prerrogativa da empresa de definir o período de cada gozo, nos termos do art. 67, da lei 13.475/2017.

Parágrafo Único: o fracionamento de férias objeto desta cláusula deverá ser solicitado pelo aeronauta conforme regras da empresa.

3.8 DA SAÚDE DO AERONAUTA

3.8.1 Serviço de medicina da aviação

A EMPRESA obriga-se a providenciar o transporte e atendimento urgente - para locais apropriados – sem ônus para o aeronauta, na hipótese de acidentes ou de mal súbito quando se verificarem durante o trabalho ou como sua decorrência.

3.8.2 Atestados médicos

Para efeito de pagamento de "dia perdido", os atestados fornecidos por médicos e dentistas do serviço de convênio médico do SINDICATO serão aceitos, até 10 (dez) dias úteis após a alta, devendo o aeronauta comunicar a EMPRESA no prazo de 48 (quarenta e oito) horas.

Parágrafo Único: As partes convencionam que com a implementação do e-social, os prazos de comunicação e entrega de atestados previstos nesta cláusula serão ajustados para refletir o disposto no regulamento.

3.8.3 Assistência aos empregados

A EMPRESA obriga-se a providenciar o transporte e atendimento urgente - para locais apropriados – sem ônus para o aeronauta, na hipótese de acidentes ou de mal súbito quando se verificarem durante o trabalho ou como sua decorrência.

3.8.4 Dispensa para exames médicos (CMA)

É concedido 1 (um) dia de dispensa, para o aeronauta fazer os exames médicos periódicos obrigatórios e conforme determinação do órgão oficial competente, sem prejuízo da sua remuneração fixa.

Parágrafo Único: Quando se fizer necessária a realização de exames complementares, mesmo que solicitados pela EMPRESA, serão concedidos dias de dispensa médica.

3.8.5 Medicina e segurança do trabalho

A par das disposições legais existentes, a EMPRESA obriga-se a observar:

- I. Que os "cipeiros" e os agentes de segurança de voo indicados pelo SINDICATO desfrutarão do direito de estarem presentes e acompanhar as diligências de análise dos acidentes ocorridos nas respectivas áreas de atuação, devendo a EMPRESA informá-los, oportunamente, sobre tais atividades;
- II. Que o vice-presidente da CIPA e os representantes nas respectivas áreas gozarão do direito de acompanharem os agentes da fiscalização trabalhista, da sanitária ou de levantamento técnico, obrigando-se, também, a EMPRESA, a informá-los, imediatamente, da presença daqueles agentes e fiscais;
- III. Que deverão encaminhar ao SINDICATO cópia das atas das reuniões da CIPA até 10 (dez) dias após a data em que as mesmas forem realizadas.

3.8.6 Política Global sobre AIDS

A EMPRESA deverá adotar, junto com o Sindicato e as CIPAS, no prazo de 90 dias da assinatura deste Acordo Coletivo de Trabalho, política global de prevenção contra AIDS e de acompanhamento dos funcionários soropositivos.

3.8.7 Ressarcimento de despesas médicas

O tripulante poderá efetuar a renovação, sem qualquer custo, do certificado médico aeronáutico (CMA) em clínicas conveniadas à Empresa. Caso o tripulante opte por renovar o certificado médico aeronáutico (CMA) em clínica não conveniada à Empresa, será assegurado reembolso do valor gasto limitado aos valores cobrados pelas clínicas conveniadas à Empresa na base contratual do tripulante conforme publicado no RH Connect.

Parágrafo Único: O tripulante poderá efetuar a realização de exames médicos periódicos e complementares em clínicas conveniadas à Empresa na base contratual ou em cidades que possuam clínicas conveniadas, desde que mediante prévio contato com a clínica conforme publicado no RH Connect.

3.8.8 Comitê de gerenciamento de fadiga

O Grupo de trabalho interno da empresa, responsável por coordenar, desenvolver,

implementar e monitorar as atividades de gerenciamento de Risco da fadiga (GRF) e/ou o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga (SGRF) na organização, denominado pela autoridade em aviação civil como GAGEF ou outro nome, a ser constituído em atendimento ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) sobre os requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana editado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), deverá ter em sua composição um tripulante indicado pelo Sindicato da categoria profissional.

Parágrafo Primeiro: A empresa se compromete a dar acesso ao tripulante indicado pelo SNA aos registros, reportes e documentos pertinentes relacionados ao tema de fadiga dos tripulantes, conforme previsto em norma infralegal da autoridade em aviação civil brasileira, além de prover as adequações de escala necessárias permitindo a participação do tripulante indicado em todas as reuniões, com periodicidade mínima definida em norma infralegal da autoridade em aviação civil, para análise e monitoramento do Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) e/ou Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF).

Parágrafo Segundo: O indicado pelo Sindicato da categoria profissional se compromete a assinar um termo de confidencialidade sobre os dados analisados, exceto se arrolado para contribuir em investigação de incidente ou acidente promovido pelo órgão competente ou questionado pela autoridade em aviação civil.

Parágrafo Terceiro: O tripulante a que se refere o caput deste artigo não terá direito a voto no que se refere aos limites prescritivos do Gerenciamento de Risco de Fadiga (GRF) previstos em normativa infralegal da autoridade em aviação civil Brasileira.

Parágrafo Quarto: O critério estabelecido no parágrafo terceiro desta cláusula não se aplica nos casos previstos no Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga (SGRF) onde ocorram extrapolações dos limites prescritivos previstos em normativa infralegal da autoridade em aviação civil Brasileira.

3.8.9 Prazo de entrega do perfil profissiográfico previdenciário (PPP)

A Empresa entregará, no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a solicitação do aeronauta ou rescisão do contrato de trabalho, o documento “Perfil Profissiográfico Previdenciário - PPP” ao aeronauta.

3.8.10 Declaração de Horas Descritivas

A Empresa entregará, no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a rescisão do contrato de trabalho, o documento “Declaração de Horas Descritivas” ao aeronauta.

3.9 DAS REVALIDAÇÕES E DOCUMENTAÇÕES

3.9.1 Taxa de revalidação de certificados

A EMPRESA reembolsará ao aeronauta, no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a apresentação do comprovante de pagamento, a taxa devida ao órgão oficial competente para a revalidação do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) e do Certificado Médico Aeronáutico (CMA), sendo considerado órgão oficial para este último, as clínicas credenciadas pela Autoridade de Aviação Civil.

Parágrafo Primeiro: A EMPRESA poderá firmar convênios com clínicas credenciadas pela Autoridade de Aviação Civil.

Parágrafo Segundo: Ao aeronauta, é facultado realizar os exames em qualquer clínica credenciada pela Autoridade de Aviação Civil. No entanto, a EMPRESA reembolsará até o limite do valor negociado junto às clínicas conveniadas.

Parágrafo Terceiro: Os limites de reembolso previstos no parágrafo anterior só se aplicarão se a EMPRESA divulgar os valores dos exames praticados pelas clínicas credenciadas.

3.9.2 Documentação para voos internacionais

A EMPRESA manterá serviços tendentes a facilitar ao aeronauta a obtenção da documentação necessária ao mesmo para exercer sua função em voos internacionais.

Parágrafo Único: Não constará na escala do tripulante o dia para renovação do passaporte e vistos.

3.10 DO FORNECIMENTO DE MATERIAIS

3.10.1 Materiais e equipamentos gratuitos

A EMPRESA fornecerá, gratuitamente, todos os materiais que exigirem.

3.10.2 Descontos em folha de pagamento

Fica a EMPRESA autorizada a efetuar descontos em folha de pagamento desde que expressamente autorizadas pelo aeronauta.

3.10.3 Quebra de material

Não se permite o desconto salarial por quebra de material, salvo nas hipóteses de dolo ou recusa de apresentação dos objetos danificados, ou ainda, havendo previsão contratual de culpa comprovada do empregado.

3.11 DOS UNIFORMES

Fica garantido o fornecimento gratuito de uniformes completos, desde que exigido seu uso pela EMPRESA.

3.12 DA PROMOÇÃO

Quando houver necessidade de promoção ao cargo de Comandante e/ou transição de equipamentos a EMPRESA dará prioridade a seus pilotos ativos, desde que estes atendam os requisitos mínimos previstos para a vaga.

Parágrafo Único: Esta prioridade poderá ser revista a fim de evitar a descontinuidade da operação da EMPRESA nos seguintes casos:

- I. Estado de emergência e/ou calamidade pública (Ex.: Pandemias, endemias, etc)
- II. Incremento de produtividade por um período inferior ao tempo de formação de um piloto para a vaga específica.

3.13 REMUNERAÇÃO DO TEMPO DE SOLO

Conforme estabelecido no art. 57 da lei 13475, será remunerado o tempo de solo entre etapas de voo em uma mesma jornada.

4 DA ORGANIZAÇÃO SINDICAL

4.1 QUADRO DE AVISOS

A EMPRESA e, de forma recíproca, o SINDICATO, concordam com a fixação de um "Quadro de Avisos" ou dispositivos eletrônicos, como televisões, totens ou similares, para o SINDICATO, e cujo custo de infraestrutura e manutenção é de responsabilidade do SINDICATO, nos recintos de despacho dos tripulantes, e, para a EMPRESA, nos estabelecimentos do órgão de classe destinados a colocação de avisos limitados, exclusivamente, aos assuntos de interesse da categoria e da EMPRESA, sem qualquer conotação ou vinculação de natureza político-partidária. A EMPRESA e o SINDICATO, respectivamente, zelarão pela conservação e continuidade da afixação dos quadros e dos avisos.

4.2 ENCONTROS BIMESTRAIS

A EMPRESA e o SINDICATO realizarão reuniões bimestrais em 2023 nos seguintes meses: março, maio, julho e setembro, e em qualquer tempo se as condições que determinaram as cláusulas deste ACT se alterarem, em especial as que tenham significância econômica para os aeronautas. Caso haja necessidade de reuniões extraordinárias, as partes deverão ser comunicadas com 10 (dez) dias de antecedência.

4.3 AFASTAMENTO DE ESCALA POR SOLICITAÇÃO DO SINDICATO

A EMPRESA compromete-se a não descontar o salário dos dias de convocação de diretor do SINDICATO, uma vez que haja concordância em cedê-lo ao órgão de classe - até o limite de 05 (cinco) dias por mês - dispensa do serviço que não será considerada como falta para qualquer efeito, inclusive no tocante às férias, sem prejuízo do disposto na cláusula número 4.6. Esta vantagem é estendida a qualquer aeronauta indicado pelo SINDICATO para trabalho sindical. Os dias de convocação deverão ser informados à EMPRESA com antecedência.

4.4 GARANTIA AOS REPRESENTANTES SINDICAIS

A Empresa dará garantia de emprego aos representantes sindicais eleitos em Assembleia específica, com mandato que coincidirá com o da Diretoria do Sindicato, de acordo com o número de representantes estabelecidos nos critérios definidos abaixo:

A empresa que emprega:

Até 1.000 (mil) aeronautas = 1 (um) Representante Sindical;

Entre 1001 (mil e um) e 3000 (três mil) aeronautas = 2 (dois) Representantes Sindicais;

Entre 3001 (três mil e um) e 5000 (cinco mil) aeronautas = 3 (três) Representantes Sindicais;

Entre 5001 (cinco mil e um) e 7000 (sete mil) aeronautas = 4 (quatro) Representantes Sindicais;

Entre 7001 (sete mil e um) e 9000 (nove mil) aeronautas = 5 (cinco) Representantes Sindicais;

Acima de 9001 (nove mil e um) aeronautas = 6 (seis) Representantes Sindicais.

Parágrafo Primeiro: A garantia desta cláusula estará condicionada à comunicação formal da eleição dos referidos representantes sindicais à Empresa, no prazo máximo de 10 dias úteis contados da data da eleição, através do encaminhamento de editais de convocação e ofício de assembleias específicas para este fim, bem como da completa qualificação dos eleitos e indicação da empresa aeroviária a que estão vinculados.

Parágrafo Segundo: A esses representantes sindicais ficam asseguradas 4 (quatro) dispensas mensais, mediante aviso à empresa com 1 (um) mês de antecedência.

Parágrafo Terceiro: Além das acima mencionadas, os representantes sindicais terão mais duas dispensas para assistirem às assembleias regularmente convocadas, mediante aviso à empresa com 7 (sete) dias de antecedência.

4.5 DESCONTO EM FAVOR DO SINDICATO

Desde que não haja manifestação contrária por parte do aeronauta, a EMPRESA descontará na folha de pagamento, sem qualquer ônus para o sindicato profissional, as contribuições facultativas que forem votadas pelas assembleias em favor do SINDICATO,

que deverá indicar a soma global a ser descontada, desde que não excedam a 30% (trinta por cento) da remuneração mensal.

Parágrafo Único: O repasse dos valores apurados deverá ser feito ao sindicato no prazo máximo de 02 (dois) dias úteis contados do desconto. A EMPRESA que não efetuar o repasse no prazo aqui estabelecido incorrerá em mora.

4.6 LIBERAÇÃO DE DIRIGENTE SINDICAL

Aos dirigentes sindicais eleitos ficam asseguradas 15 (quinze) dispensas mensais, mediante comunicação do SNA à empresa empregadora, com 1 (um) mês de antecedência. O melhor aproveitamento dessa faculdade será estabelecido entre a escala e o empregado interessado.

Parágrafo único: Caberá esta liberação a, no máximo, 14 (quatorze) membros da diretoria eleitos.

4.7 LIVRE ACESSO DO DIRIGENTE SINDICAL À EMPRESA

Fica assegurado o acesso dos dirigentes sindicais, desde que identificados, nos estabelecimentos da EMPRESA frequentados pelos aeronautas nos aeroportos.

4.8 FREQUÊNCIA LIVRE AO SINDICATO

Assegura-se a liberação do dirigente sindical para frequência em assembleias e reuniões sindicais devidamente convocadas e comprovadas, sem ônus de qualquer espécie.

4.9 ENCAMINHAMENTO DAS GUIAS DE DESCONTO

A EMPRESA encaminhará ao SINDICATO cópia das guias de contribuição sindical, assistencial e confederativa com a relação nominal com respectivo desconto no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas após o desconto.

4.10 LIBERAÇÃO PARA CONGRESSOS

Exceto nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro, a Empresa se compromete a liberar, de uma só vez, 1% (um por cento) de seus aeronautas sindicalizados assegurando um mínimo de 2 (dois) por empresa, para participarem do congresso específico da categoria, por um período de 3 (três) dias, para os baseados no local do evento, e 5 (cinco) dias para os de outras localidades sem prejuízo de seus vencimentos fixos e com passagens fornecidas pela empresa, na medida do possível.

Os nomes dos congressistas serão informados à Empresa, 45 (quarenta e cinco) dias antes do evento.

4.11 REMUNERAÇÃO DO DIRETOR SINDICAL

Aos aeronautas eleitos para mandato de dirigente sindical, será assegurada pela EMPRESA em que o aeronauta estiver vinculado, remuneração mensal média do grupo de voo para o equipamento e função que exerce, cabendo à EMPRESA melhor utilização destes para a escala de voo.

Parágrafo Único: A garantia de remuneração limita-se a 2 (dois) aeronautas por EMPRESA, indicados pelo sindicato durante a vigência do seu mandato.

4.12 CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL

A Empresa antecipará ao Sindicato o valor correspondente a 02 (duas) diárias de alimentação por cada aeronauta, seu empregado, no valor convencionado neste Acordo Coletivo de Trabalho, a título de contribuição assistencial, através de depósito a ser realizado em até 15 (quinze) dias após a assinatura do presente instrumento normativo.

Parágrafo Primeiro - Essa contribuição será descontada dos salários de seus empregados aeronautas, em 02 (duas) parcelas iguais, nos meses de janeiro e fevereiro de 2023.

Parágrafo Segundo - Fica garantido a todo aeronauta o direito de oposição ao referido desconto, bastando, para tanto, entregar, em até 10 (dez) dias da assinatura do presente instrumento normativo, ao Sindicato e à Empresa, declaração por escrito neste sentido.

4.13 SINDICALIZAÇÃO

O Sindicato poderá proceder a uma campanha de sindicalização dos empregados dentro das instalações da empresa, em local e condições previamente ajustadas com a gerência local responsável pela área de Relações Trabalhistas. A Empresa reafirma seu compromisso de manter absoluta isenção no pertinente ao direito de associação do empregado ao Sindicato de seu interesse.

4.14 RELAÇÃO SEMESTRAL DE AERONAUTAS ADMITIDOS E DEMITIDOS

Semestralmente, a EMPRESA fornecerá a relação nominal dos aeronautas demitidos e admitidos ao SINDICATO.

4.15 REGRA DE TRANSFERÊNCIA DE BASE CONTRATUAL

Sempre que forem disponibilizadas vagas por função de acordo com cada equipamento (comandantes e copilotos) em qualquer uma das bases contratuais, a EMPRESA disponibilizará tais vagas aos tripulantes de outras bases, que, de forma voluntária, poderão requerer transferência a essas bases.

Parágrafo Primeiro: Novas contratações, caso necessárias, serão efetuadas para as vagas remanescentes, após cumprida a previsão do caput da presente cláusula. Contudo as movimentações ocorrerão apenas após a conclusão do treinamento em rota.

Parágrafo Segundo: Nos casos em que houver maior número de candidatos do que vagas disponíveis para determinada base e função, será respeitada a lista de pilotos.

4.16 DO TREINAMENTO INICIAL FORA DA BASE CONTRATUAL

Após a admissão e durante o período de treinamento inicial, sendo esse considerado até o cheque em rota para pilotos, os treinandos receberão somente verba indenizatória de auxílio hospedagem e transporte no valor de **R\$ 155,84 (cento e cinquenta e cinco reais e oitenta e quatro centavos)** por dia de treinamento, em caráter indenizatório.

Parágrafo Primeiro: Durante o período determinado no *caput* desta cláusula as folgas regulamentares serão gozadas na localidade de treinamento e não na base contratual.

Parágrafo Segundo: Em função do descrito no parágrafo anterior, fica determinado que será realizado o pagamento da verba indenizatória de auxílio hospedagem e transporte em dias corridos.

Parágrafo Terceiro: O pagamento da verba indenizatória de auxílio hospedagem e transporte se estenderá ao longo do treinamento de solo.

5 DAS PENALIDADES

5.1 MULTA POR ATRASO NO PAGAMENTO DO SALÁRIO

Sem prejuízo dos demais efeitos da mora salarial, fica ajustado o pagamento, pela EMPRESA, de multa igual a 10% (dez por cento) sobre o saldo salarial até 30 dias e, de 20% (vinte por cento), pelos que superarem este prazo.

5.2 INDENIZAÇÃO POR RETENÇÃO DA CTPS

Fica estabelecido o direito a indenização correspondente ao valor de um dia de salário por dia de atraso pela retenção da CTPS, após o prazo de 48 horas, contado da entrega para anotações contra recibo.

5.3 MULTA POR DESCUMPRIMENTO

Por descumprimento de qualquer cláusula deste acordo, em prejuízo de algum aeronauta determinado, a empresa pagará, a partir de 01 de dezembro de 2024, multa no valor de R\$ 150,48 (cento e cinquenta reais e quarenta e oito centavos), em favor do aeronauta prejudicado

5.4 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 art. 614 da CLT.

6 PRORROGAÇÃO / REVISÃO

Este Acordo Coletivo poderá ser prorrogado, revisto ou revogado pela EMPRESA e pelo SINDICATO, total ou parcialmente, desde que seja comunicada à outra Parte com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, mediante conhecimento e aprovação dos aeronautas em Assembleia Geral, convocada especialmente para esta finalidade, nos termos do artigo 615, da CLT.

Parágrafo Primeiro: O instrumento de revisão ou revogação será depositado, para fins de registro e arquivamento, junto ao instrumento originariamente depositado, observado o disposto nos artigos 614 e 615, §2º, da CLT.

7 PREVALÊNCIA

As condições estabelecidas no presente ACT sempre prevalecerão sobre as estipuladas em convenção coletiva de trabalho e sobre a legislação.

Parágrafo Primeiro: O presente ACT prevalece integralmente sobre qualquer acordo coletivo de trabalho firmado anteriormente entre as partes, inclusive sobre o denominado "ACT Cargo", que deixa de produzir efeitos imediatamente.

Parágrafo Segundo: O presente ACT representa a livre e espontânea vontade, condições e direitos negociados e de consenso entre SINDICATO e EMPRESA, com amparo na teoria do conglobamento.

8 AUTORIZAÇÃO ASSEMBLEAR

O Sindicato dos Aeronautas registra que todos os termos do presente Acordo foram expressamente levados ao conhecimento de todos os empregados da EMPRESA, em Assembleia Geral Extraordinária convocada para essa única e exclusiva finalidade e realizada no dia _____.

Rubricas

ABSA: _____

SNA: _____

Parágrafo Único: Os termos do presente ACT foram apreciados e aprovados por Assembleia Geral Extraordinária convocada para tal finalidade, de acordo com o Estatuto do Sindicato, em conformidade com os requisitos do art. 612 da CLT.

9 SOLUÇÃO DE CONFLITOS

As eventuais divergências resultantes da aplicação do presente Acordo serão dirimidas amigavelmente pelas partes, através de no mínimo 2 (duas) reuniões conciliatórias, em observância ao preceito contido no inciso V do artigo 613 da CLT e, sem prejuízo da aprovação assemblear e, em não se estabelecendo acordo, pela Justiça do Trabalho.

10 JUIZO COMPETENTE

As PARTES elegem a Justiça do Trabalho, por força do artigo 625 da CLT, como competente para dirimir eventuais controvérsias e divergências resultantes da aplicação deste ACORDO.

E assim, por estarem as partes justas e convenientemente acordadas, assinam o presente Acordo Coletivo de Trabalho em 03 (três) vias de igual teor e para os devidos fins.

São Paulo-SP, 03 de janeiro de 2025

ABSA LINHAS AÉREAS S/A
CNPJ/MF: 00.074.635/0001-33
Júlio Cesar de Oliveira
CPF nº
Gerente de Recursos Humanos

SNA - SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
CNPJ nº 33.452.400/0002-78
Henrique Hacklaender Wagner
CPF nº
Presidente

Rubricas

ABSA: _____

SNA: _____

11 ANEXO I – REGRAS DO PASSE LIVRE

Condições Gerais:

1. A concessão de passe livre é exclusiva para voos domésticos, a favor de tripulantes com contrato de trabalho ativo e em escala de serviço, para início ou pós encerramento de jornada ou de viagem;
2. Estão excluídos desse programa os aeronautas que estiverem de férias ou de licença assim como aqueles com o contrato de trabalho suspenso ou interrompido e os aposentados;
3. Os tripulantes deverão, obrigatoriamente, se apresentar para embarque e viajar trajando o uniforme completo de sua empresa, e identificados pelo crachá funcional (devendo retirar o crachá após o embarque) e documento válido de identificação com foto;
4. Será permitido no máximo 7 (sete) solicitações de reserva por voo, em cada empresa, na condição de stand-by;
5. A disponibilização do código de reserva ou realização de check-in não garantem o embarque;
6. Os tripulantes eletivos serão posicionados no último ranking de priorização, de acordo com a política interna de cada empresa;
7. A prioridade será, sempre, dos tripulantes da própria empresa na mesma situação;
8. A prioridade de embarque do tripulante usuário do passe livre será pela ordem de criação da reserva ou comparecimento no *check in/gate*, conforme regra de cada empresa.
9. O direito ao passe livre é pessoal e intransferível;
10. A empresa aérea transportadora informará à empresa empregadora qualquer situação de embaraço ou mau uso do passe livre pelos aeronautas;
11. A concessão do passe livre é uma liberalidade das empresas e não tem natureza salarial, não integrando a remuneração do aeronauta para qualquer fim;
12. O tempo de deslocamento quando da utilização do passe livre não será considerado, em qualquer hipótese, como hora ou quilômetro voado para efeito de remuneração;
13. As empresas constituirão um banco de dados único, no qual serão inseridos o nome completo, CPF e código ANAC dos aeronautas elegíveis ao passe livre de cada empresa. Caso o aeronauta não autorize o compartilhamento destes dados, deverá notificar formalmente sua empresa, refletindo na sua exclusão de utilização do passe livre;
14. Só será possível solicitar reservas de stand by para voos com antecedência de 24 horas a até 2 horas antes do voo;

-
15. O mau uso do passe livre, em violação às regras ora estabelecidas, dará ensejo a medidas disciplinares a critério da empresa empregadora;
16. As empresas aéreas se reservam no direito de impedir o acesso ao passe livre nos casos de mau uso ou comportamento inadequado;
17. Apenas os assentos da classe econômica poderão ser utilizados, não sendo permitida a ocupação - mesmo que estejam disponíveis - dos assentos da classe executiva, dos destinados à comercialização por preço diferenciado e os *jump seats*. Cada empresa se reserva no direito de permitir a ocupação destes assentos, sem extensão de direito para as demais.

12 ANEXO II – E-LEARNING

Condições Gerais:

- 1) Os cursos presenciais deverão constar em escala de voo com suas cargas horárias e tempos de descanso respectivos.
- 2) As modalidades dos cursos de revalidação de carteira são: Curso presencial (O tripulante deverá estar presencialmente em local e data previamente definido pela empresa), EAD Síncrono (Piloto conectado à ferramenta “*Google Classroom*” ou qualquer outra similar, com data e horário pré definido em escala de voo para aula virtual em tempo real) e EAD Assíncrono (Tripulante terá o curso com mínimo de 60 dias publicado no sistema CPAT e poderá realizar seu curso a distância, sem ter a necessidade de local e data específica, realizando em seu melhor tempo e disponibilidade).
- 3) Os cursos realizados na modalidade e-learning serão remunerados na proporção de 1 hora de sobreaviso para cada hora de e-learning, sendo o pagamento devido junto ao montante variável do mês de vencimento do referido curso.
- 4) Os cursos realizados na modalidade “EAD Assíncrono”, aplicam-se exclusivamente ao conteúdo programático dos cursos de revalidação de periódica de carteira, não sendo, portanto, aplicáveis para os cursos iniciais e elevação de nível.
- 5) Os cursos realizados na modalidade “EAD Síncrono”, deverão constar em escala e possuir os tempos de descanso previsto nos termos deste Acordo.
- 6) Os cursos “EAD Assíncronos” não constarão em escala de voo e serão informados aos pilotos com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes do vencimento do referido curso.
- 7) Os cursos que possuírem a identificação (*) poderão se tornar EAD Assíncronos e realizados através da plataforma CPAT.
- 8) Os cursos e cargas horárias previstas com suas respectivas modalidades, duração e periodicidade previstas pelo Programa de Treinamento da empresa para o ciclo de revalidação estão descritos abaixo:
 - a. Sistemas
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 7 horas
 - iii. Periodicidade: Anual
 - b. Temas Operacionais

- i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 8 horas
 - iii. Periodicidade: Anual
- c. Emergências Gerais
 - i. Modalidade: Presencial
 - ii. Duração: 2 horas
 - iii. Periodicidade: Anual
- d. Meteorologia
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 2 horas
 - iii. Periodicidade: Anual
- e. Safety / SGSO
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 2 horas
 - iii. Periodicidade: Bianual
- f. Regulamentos de tráfego aéreo
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 4 horas
 - iii. Periodicidade: Anual
- g. DGR (Dangerous Goods Material – Artigos Perigosos) (*)
 - i. Modalidade: EAD Síncrono (Google Classroom)
 - ii. Duração: 4 horas
 - iii. Periodicidade: Bianual
- h. AVSEC Security (*)
 - i. Modalidade: EAD Síncrono (Google Classroom)
 - ii. Duração: 4 horas
 - iii. Periodicidade: Bianual
- i. CRM / Corporate
 - i. Modalidade: EAD Síncrono (Google Classroom)
 - ii. Duração: CRM CORPORATE 8 horas
 - iii. Periodicidade: Anual
- j. CRM COCKPIT
 - i. Modalidade: Presencial (Briefing LOFT)
 - ii. Duração: 2 horas
 - iii. Periodicidade: Anual

- k. FADIGA
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 1 hora
 - iii. Periodicidade: Bianual
- l. SAFETY CASE
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 2 horas
 - iii. Periodicidade: Anual
- m. Pró-ajuda
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 1 hora
 - iii. Periodicidade: Bianual
- n. Código de Conduta
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 1 hora
 - iii. Periodicidade: Bianual
- o. Compliance
 - i. Modalidade: EAD Assíncrono (CPAT)
 - ii. Duração: 1 horas
 - iii. Periodicidade: Bianual