

ACORDO COLETIVO DE TRABALHO
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS E GOL LINHAS AÉREAS S/A.
VIGÊNCIA: 01 de julho de 2026 a 31 de dezembro de 2027.

Pelo presente Acordo Coletivo de Trabalho, nesta data e na melhor forma de direito, de um lado:

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, inscrito no CNPJ sob no 33.452.400/0001-97, com sede na Rua Renascença, no 801/112, Conjuntos 41, 42, 51, 52, 61, 62, 71 e 72, Vila Congonhas, São Paulo/SP, CEP 04612-010, neste ato representado por seu Presidente, Sr. Tiago Rosa da Silva, inscrito no CPF/MF XXXXXX, doravante denominado “SNA”; e

GOL LINHAS AÉREAS S/A., inscrita no CNPJ sob no CNPJ/MF nº 06.164.253/0001-87, com sede na Rua Verbo Divino, 1661, Andar 11, Chácara Santo Antônio, São Paulo/SP, CEP 04719-906, neste ato representado por Jean Carlo Nogueira, inscrito no CPF/MF XXXXX, doravante denominada “EMPRESA”; e

Cada uma das partes, individualmente denominada “Parte” e conjuntamente denominadas “PARTES”.

CONSIDERANDO a possibilidade de início da operação de novo tipo de equipamento “wide body”, aeronaves com dois corredores, na frota da **EMPRESA** e oferta de voos internacionais em novas rotas de longo curso;

CONSIDERANDO o nível de competição acirrado no mercado que se pretende explorar e os altos investimentos para a implantação dessa nova operação e equipamento na frota da **EMPRESA**;

CONSIDERANDO que a **EMPRESA** assumiu compromissos estratégicos de expansão e otimização de sua malha aérea internacional, visando à sustentabilidade do negócio e a oferta de novos destinos aos seus clientes e que tais compromissos, que implicam investimentos substanciais e planejamento de longo prazo, demandam flexibilidade para a gestão de sua nova frota;

CONSIDERANDO que a concretização dos objetivos de implementação de novo equipamento tem enfrentado desafios, caracterizados por atrasos imprevistos e dificuldade no recebimento das aeronaves originalmente planejadas para a operação da **EMPRESA**, impactando diretamente o cronograma de introdução e plena operação desta nova frota;

CONSIDERANDO que a **EMPRESA** enfrenta uma situação excepcional decorrente do adiamento da entrega de aeronaves que seriam dedicadas à operação de rotas internacionais (“wide body”);

Rubricas:

SINDICATO: _____

EMPRESA: _____

CONSIDERANDO que a **EMPRESA**, a fim de preservar os direitos de operação (slots) obtidos junto às autoridades nacionais e estrangeiras, para o desenvolvimento de novas rotas internacionais, precisa iniciar tais operações no prazo regulamentar, sob pena de perda dos referidos slots e inviabilidade comercial das rotas;

CONSIDERANDO que a **EMPRESA** pretende recorrer à utilização de aeronaves de outro operador (“operador técnico”), devidamente certificados e autorizados pela ANAC, com o objetivo de suprir a lacuna operacional;

CONSIDERANDO o contexto operacional complexo decorrente de implantação de nova aeronave, proveniente de fabricante com filosofia operacional diversa da utilizada para operação da frota atual, a introdução de rotas de longo curso até então não operadas pela **EMPRESA** e a integração de pilotos provenientes de cultura operacional distinta;

CONSIDERANDO que o **SNA**, na condição de legítimo representante dos pilotos brasileiros, manifesta preocupação quanto à preservação dos empregos, remuneração e progressão de carreira durante o período em que a operação será realizada por outro operador;

CONSIDERANDO a necessidade de contrapartidas aos pilotos em casos específicos de necessidade de contratação de outro operador, como forma de proteger o equilíbrio social e operacional;

CONSIDERANDO que, nos termos do artigo 8º, incisos III e VI da Constituição Federal e artigo 513, alíneas “a” e “b” da CLT, o **SNA** detém a representatividade dos **AERONAUTAS** empregados da **EMPRESA**, tendo a prerrogativa de representá-los na celebração de Acordos Coletivos de Trabalho que enderecem os interesses dos trabalhadores;

CONSIDERANDO os princípios da autonomia da vontade coletiva e da prevalência do negociado sobre o legislado, consagrado pelo artigo 611-A da CLT, e do direito ao reconhecimento das normas coletivas de trabalho, fixado como cláusula pétrea no artigo 7º, XXVI, da Constituição Federal;

RESOLVEM as **PARTES** celebrar o presente **ACORDO COLETIVO DE TRABALHO** (“Acordo”), com fulcro no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal, e os artigos 611, parágrafo 1º e 611-A, todos da CLT, que se regerá pelas seguintes cláusulas e condições, que as **PARTES** mutuamente aceitam e acordam.

CLÁUSULA PRIMEIRA – VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência do presente Acordo Coletivo de Trabalho no período de 01 de julho de 2026 a 31 de dezembro de 2027.

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

CLÁUSULA SEGUNDA – ABRANGÊNCIA

O presente Acordo Coletivo de Trabalho abrangerá a categoria dos Aeronautas, especificamente comandantes e copilotos empregados da **EMPRESA**, em todo o território nacional.

CLÁUSULA TERCEIRA – DO OBJETO E FINALIDADE

O presente **ACORDO** possui objeto específico, estabelece as regras para implementação de novo equipamento “wide body”, aeronaves com dois corredores, na frota da **EMPRESA**, em especial os critérios de movimentação de pilotos para o novo equipamento, a possibilidade de contratação temporária de outro operador (“operador técnico”) de aeronaves “wide body” no período de implementação do novo equipamento e para o suprimento de demandas específicas da **EMPRESA**, em caráter excepcional e transitório, assim como as compensações necessárias aos seus tripulantes.

Parágrafo primeiro. Para efeitos deste **ACORDO**, entende-se por “operador técnico” a empresa terceira que fornece aeronave completa, com tripulação, manutenção e seguro (ACMI), operando sob designação temporária em rotas internacionais de longo curso da **EMPRESA**.

Parágrafo segundo. Para efeitos deste **ACORDO**, rotas internacionais de longo curso são aquelas rotas com mais de 3.500 (três mil e quinhentas) milhas náuticas de distância.

CLÁUSULA QUARTA – DA POSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO DE AERONAVES “WIDE BODY” DE OUTRO OPERADOR EM CASO DE ATRASOS NO RECEBIMENTO DE AERONAVES DA FROTA PRÓPRIA

No caso de atraso no recebimento de aeronaves contratadas para a frota própria, a **EMPRESA** poderá utilizar até 5 (cinco) aeronaves “wide body” simultâneas de outro operador (“operador técnico”) em operações internacionais de longo curso.

Parágrafo primeiro. A **EMPRESA** se compromete em reduzir gradativamente a utilização de aeronaves de outro operador, substituindo-as por aeronaves incorporadas à frota da **EMPRESA**.

Parágrafo segundo. A **EMPRESA** se compromete a informar ao SNA, nas reuniões da comissão paritária prevista neste **ACORDO**, o cronograma de recebimento das aeronaves próprias e de encerramento dos contratos com aeronaves de outro operador (operador técnico).

CLÁUSULA QUINTA – DA EXPLORAÇÃO DE NOVAS ROTAS INTERNACIONAIS DE LONGO CURSO UTILIZANDO AERONAVES “WIDE BODY” DE OUTRO OPERADOR

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

Resguardada a previsão da **Cláusula Quarta**, para a inauguração e consolidação de novas rotas internacionais estratégicas, permitindo à **EMPRESA** testar a demanda de determinado mercado, estabelecer e garantir a regularidade da operação antes da alocação definitiva de aeronaves da frota própria, a **EMPRESA** poderá utilizar aeronaves “wide body” de outro operador em uma nova rota internacional de longo curso específica e ainda não operada pela **EMPRESA**, por um prazo de até 12 (doze) meses, contados da data de início efetivo da operação na rota específica, observada a vigência do presente acordo.

Parágrafo único. O número de aeronaves utilizadas para cumprimento da previsão da presente cláusula não poderá exceder 2 (duas) aeronaves.

CLÁUSULA SEXTA – DA CONDIÇÃO DE AOG ("AIRCRAFT ON GROUND") DE AERONAVES DA FROTA “WIDE BODY”

Com objetivo de manter a regularidade e pontualidade das operações, nos casos de manutenção ("Aircraft On Ground") de aeronaves “wide body” da frota própria, a **EMPRESA** poderá utilizar aeronaves “wide body” de outro operador.

Parágrafo primeiro. O número de aeronaves de outro operador está limitado ao número de aeronaves da EMPRESA fora de operação em AOG.

Parágrafo segundo. O período de operação de aeronaves de outro operador previsto na presente cláusula está limitado à data de retorno ao serviço da aeronave da frota própria da **EMPRESA**, não podendo exceder 12 (doze) meses.

Parágrafo terceiro. Quando da utilização de aeronaves de outro operador nos termos da presente cláusula, fica garantido aos tripulantes efetivos da frota “wide body”, na respectiva função, o pagamento de remuneração mensal mínima correspondente a 135 (cento e trinta e cinco) horas de voo remuneradas.

Parágrafo quarto. Caso a remuneração mensal apurada individualmente no mês de aplicação da presente cláusula seja inferior a remuneração mensal mínima correspondente a 135 (cento e trinta e cinco) horas de voo remuneradas, a **EMPRESA** complementarará a remuneração mensal do tripulante efetivo da frota “wide body”, na respectiva função, até o valor correspondente a 135 (cento e trinta e cinco) horas de voo remuneradas.

Parágrafo quinto. Nos casos em que aeronaves da frota própria em AOG não forem substituídas por aeronaves de outro operador, a garantia de remuneração mensal mínima correspondente a 135 (cento e trinta e cinco) horas de voo remuneradas na respectiva função sofrerá uma redução de acordo com a tabela abaixo, porém, em qualquer caso, fica assegura, no mínimo a média remuneratória dos pilotos que concorreram à escala de voo mensal, sem interrupções, do equipamento Boeing 737, na mesma função e no mesmo mês:

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

Número de aeronaves da frota em AOG	Número de aeronaves de outro operador	Horas remuneradas garantidas
2	1	125 horas
3	2	125 horas
3	1	115 horas
4	3	125 horas
4	2	115 horas
4	1	105 horas
5	4	105 horas
5	3	115 horas
5	2	105 horas
5	1	95 horas

Parágrafo sexto. A partir da terceira aeronave de outro operador utilizada no atendimento da presente cláusula, os pilotos ativos do equipamento “wide body” receberão indenização correspondente ao rateio do valor de R\$ 89.200,00 (oitenta e nove mil e duzentos reais) para cada aeronave utilizada (a partir da terceira). O rateio será feito de modo que o valor percebido para cada copiloto seja o equivalente a 46% (quarenta e seis por cento) do valor percebido por cada comandante.

Parágrafo sétimo. A indenização prevista no **parágrafo sexto** não será devida nos casos em que as aeronaves da frota própria estejam em condição de AOG por razões que impossibilitem a **EMPRESA**, em seu maior esforço, de atender os requisitos que justificaram a situação de AOG (Ex: diretrizes de aeronavegabilidade expedidas por autoridade aeronáutica, colapso da cadeia de suprimentos). Tal situação será apreciada pela Comissão Paritária prevista no presente **ACORDO**.

Parágrafo oitavo. O pagamento da indenização prevista no **parágrafo sexto** seguirá os critérios de pagamento da parte variável da remuneração e será quitada juntamente com o salário do mês subsequente ao mês correspondente.

Parágrafo nono. O valor da indenização estipulado no parágrafo sexto é considerado verba de natureza indenizatória, não possui habitualidade, não substitui salário e não integra a remuneração do tripulante técnico de voo para quaisquer efeitos legais ou contratuais. Seu pagamento será devido no período de operação de aeronave de outro operador, nas condições definidas na presente cláusula, estando vinculada exclusivamente à hipótese excepcional prevista no presente **ACORDO**.

CLÁUSULA SÉTIMA – DA INDENIZAÇÃO PELO USO DE AERONAVES DE OUTRO OPERADOR

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

No caso de utilização de aeronave de outro operador (operador técnico), em qualquer das situações previstas nas **CLÁUSULAS QUARTA e QUINTA**, será garantido aos comandantes e copilotos que seriam movimentados ao equipamento superior (“wide body”), a título de indenização, a fim de compensar a perda temporária de oportunidade operacional, uma verba indenizatória no valor de:

- a) Comandantes: R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais);
- b) Copilotos: R\$ 2.200,00 (dois mil e duzentos reais).

Parágrafo primeiro. Para cada aeronave de outro operador, 14 (catorze) comandantes e 10 (dez) copilotos receberão a indenização prevista na presente cláusula.

Parágrafo segundo. Para determinação dos pilotos indenizados, será seguida a ordem da Lista Única de Tripulantes Técnicos de Voo por função, dos pilotos que ainda não foram movimentados para o novo equipamento, desde que atendidos os requisitos de elegibilidade definidos no **Parágrafo primeiro** da **CLÁUSULA DÉCIMA**.

Parágrafo terceiro. A indenização será devida nos meses em que aeronave “wide body” de outro operador for utilizada de acordo com as previsões das **CLÁUSULAS QUARTA e/ou QUINTA** e cessará tão logo a operação se encerre.

Parágrafo quarto. O pagamento da indenização prevista na presente Cláusula seguirá os critérios de pagamento da parte variável da remuneração e será quitada juntamente com o salário do mês subsequente ao mês correspondente.

Parágrafo quinto. O valor da indenização estipulado na presente cláusula é considerado verba de natureza indenizatória, não possui habitualidade, não substitui salário e não integra a remuneração do tripulante técnico de voo para quaisquer efeitos legais ou contratuais. Seu pagamento será devido no período de operação de aeronave de outro operador, nas condições definidas na presente cláusula, estando vinculada exclusivamente à hipótese excepcional prevista no presente **ACORDO**.

Parágrafo sexto. Os valores da indenização prevista na presente cláusula serão reajustados nas mesmas datas e percentuais em que forem reajustadas as verbas salariais negociadas em norma coletiva, assim como o reajuste adicional de 10% (dez por cento) no mês de abril de 2027 (pagos juntamente com o salário do mês de abril, até o quinto dia útil de maio).

CLÁUSULA OITAVA – DA GARANTIA DE REMUNERAÇÃO MÍNIMA DURANTE A VIGÊNCIA DO ACORDO

Durante todo o período de vigência do presente **ACORDO**, aos comandantes e copilotos que migrarem para o equipamento “wide body”, contado desde a data de início do treinamento inicial (“ground school”), será assegurada a garantia de remuneração

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

mínima correspondente à média remuneratória percebida na mesma função exercida no equipamento Boeing 737 (comandantes IBX, comandantes IRX, comandantes de rota e copilotos).

Parágrafo primeiro. Salvo o cálculo da remuneração dos comandantes IBX e IRX, que permanece como atualmente calculado, a média remuneratória prevista na presente cláusula para os demais comandantes e copilotos será calculada pela soma da remuneração total de todos os pilotos de rota de determinada função (comandantes e copilotos) que concorreram à escala de voos mensal sem interrupções, dividido pelo número total de pilotos (comandantes e copilotos) de rota cuja remuneração foi utilizada como base de cálculo.

Parágrafo segundo. A partir da data de início do treinamento (“ground school”), caso a remuneração percebida durante o período de vigência do presente **ACORDO** seja inferior ao valor apurado nos termos do parágrafo anterior, a **EMPRESA** efetuará o pagamento de verba complementar até o valor determinado na presente cláusula.

CLÁUSULA NONA - DA GARANTIA DE MIGRAÇÃO PARA O EQUIPAMENTO “WIDE BODY”

Em caso de aplicação da **CLÁUSULA QUARTA**, para cada aeronave de outro operador, a **EMPRESA** garantirá a migração para o equipamento “wide body” e o início do treinamento, com a aplicação integral do presente **ACORDO**, para no mínimo 14 (catorze) comandantes e 10 (dez) copilotos.

Parágrafo primeiro. Não serão considerados no cálculo previsto na presente cláusula os pilotos que migraram para o equipamento “wide body” em atendimento à demanda das aeronaves da frota própria, que deverá ser de no mínimo 14 (catorze) comandantes e 10 (dez) copilotos por aeronave.

Parágrafo segundo. O treinamento previsto na presente cláusula será iniciado até o início da escala de serviço do mês subsequente a data do primeiro voo produtivo da respectiva aeronave de outro operador.

Parágrafo terceiro. O treinamento previsto na presente cláusula será aplicado para o número de tripulantes para atendimento de até 5 (cinco) aeronaves, ou seja, 70 (setenta) comandantes e 50 (cinquenta) copilotos, considerando a soma dos pilotos que migraram para o equipamento “wide body” e os pilotos em treinamento.

CLÁUSULA DÉCIMA – DOS CRITÉRIOS DE MOVIMENTAÇÃO AO EQUIPAMENTO “WIDE BODY”

Desde que cumpridos os critérios de elegibilidade, o convite para migração ao equipamento “wide body”, será feito respeitando-se a ordem da Lista Única de Tripulantes Técnicos de Voo, independentemente da base contratual original, e seu

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

aceite e transferência de base terá caráter exclusivamente voluntário por parte dos pilotos da **EMPRESA**.

Parágrafo primeiro. Para fins de cumprimento da presente cláusula, os critérios de elegibilidade são os descritos abaixo, que devem ser cumpridos integralmente até a data de convocação para início do *ground school*:

- a) proficiência na língua inglesa (ICAO) 4 ou superior;
- b) até 61 (sessenta e um) anos completos;
- c) nenhuma medida disciplinar nos últimos 12 (doze) meses;
- d) nenhuma reprovação teórica, de proficiência (cheques em simulador ou rota) e melhoria contínua nos últimos 12 (doze) meses;
- e) índice de leitura no GOLDOCS de 100% (cem por cento), com histórico de leitura no prazo de, no mínimo, 90% (noventa por cento) nos últimos 12 (doze) meses;
- f) passaporte brasileiro válido por mais de 6 (seis) meses;
- g) vistos americanos B1, B2 e D válidos.

Parágrafo segundo. A alteração dos critérios de elegibilidade dependerá de prévia comunicação e comum acordo do **SNA**, assim como discussão no âmbito da comissão paritária prevista neste **ACORDO**, não podendo implicar redução de direitos ou criação de requisitos desproporcionais.

Parágrafo terceiro. A negativa ao convite não implicará em qualquer forma de sanção, discriminação, ou prejuízo profissional, ou remuneratório para o piloto junto à **EMPRESA**.

Parágrafo quarto. Em caso de negativa do convite de migração ao equipamento “wide body”, um prazo de 12 (doze) meses será observado para cumprimento de elegibilidade para novo convite.

Parágrafo quinto. Os critérios de elegibilidade estabelecidos no parágrafo primeiro da presente cláusula poderão ser flexibilizados, à critério da **EMPRESA**, para a migração de comandantes que exercerão as funções de IBX e IRX, bem como a um grupo específico, excepcional e limitado ao máximo de 8 (oito) pilotos no total, designados para atividades de treinamento e/ou atividades relacionadas à implantação da nova aeronave (Ex: Gestor de Treinamento de Pilotos, instrutores mentores CBTA e pilotos diretamente vinculados à Chefia de Equipamento da nova aeronave). A presente excepcionalidade terá caráter temporário, sendo aplicável exclusivamente durante o período de implantação da nova aeronave, cessando automaticamente ao término dessa fase.

Parágrafo sexto. Em caso de redução de frota do equipamento “wide body” ou fechamento de alguma das bases contratuais, e havendo necessidade de redução de força de trabalho, aplicar-se-á a regra prevista na **CLÁUSULA 3.2 – DA NORMA EM CASO**

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

DE NECESSIDADE DE REDUÇÃO DE FORÇA DE TRABALHO da ACT vigente, independentemente da base e equipamento.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - DO COMPROMISSO DE PERMANÊNCIA (“SEAT LOCK”) NO EQUIPAMENTO “WIDE BODY”

Todo piloto que aceitar a movimentação ao equipamento “wide body” terá a permanência mínima no equipamento de 36 (trinta e seis meses) a partir da data de cheque da habilitação do equipamento em simulador.

Parágrafo único. A **EMPRESA** poderá, nos casos definidos abaixo, realocar os pilotos para outro equipamento antes do término do período do compromisso de permanência (“seat lock”):

- a) elevação de nível de copilotos no equipamento “narrow body”;
- b) excedente de tripulantes por função no equipamento “wide body”, configurada por média de menos de 54 (cinquenta e quatro) horas de voo por no mínimo 2 (dois) meses consecutivos; e,
- c) casos de alteração substancial das condições operacionais, redução da frota ou encerramento de base.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – DO LIMITE DE CONTRATAÇÃO DE PILOTOS “DIRECT ENTRY” PARA FROTA “WIDE BODY”

Por obrigação regulatória e visando o provimento do quadro mínimo de pilotos instrutores para a operação do equipamento “wide body”, a **EMPRESA** poderá realizar contratações diretas ("Direct Entry"), observando as seguintes condições:

- a) os pilotos contratados via "Direct Entry" deverão possuir experiência relevante em aeronaves “wide body”;
- b) contratação de no máximo 20 (vinte) pilotos na condição de "Direct Entry"; e,
- c) permanência máxima no equipamento “wide body” limitada a 36 (trinta e seis) meses, estabelecido em contrato de trabalho individual.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – DAS BASES OPERACIONAIS

As bases operacionais designadas pela **EMPRESA** para o equipamento “wide body” serão, inicialmente, Guarulhos (GRU) e/ou Rio de Janeiro (GIG).

Parágrafo primeiro. A movimentação dos tripulantes para o equipamento “wide body” será voluntária e opcional, e seguirá o seguinte critério:

- a) conforme a abertura de vagas para o equipamento “wide body” em determinada base e considerando as necessidades operacionais, a **EMPRESA**, seguindo a ordem da Lista Única de Tripulantes Técnicos de Voo aos que cumprirem os critérios de

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

- elegibilidade, fará contato com o piloto informando a vaga em determinada base (GRU ou GIG);
- b) em caso de aceite, a **EMPRESA** informará o processo para solicitação voluntária de transferência de base, caso seja necessária a transferência;
 - c) tratando-se de transferência voluntária, a **EMPRESA** não estará sujeita ao pagamento de indenização, tampouco o piloto estará sujeito à estabilidade prevista em ACT e/ou CCT vigente.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - DA COMISSÃO PARITÁRIA DE ACOMPANHAMENTO DO ACORDO

Fica instituída Comissão Paritária de Acompanhamento do presente Acordo Coletivo de Trabalho, composta por 3 (três) representantes indicados pelo **SNA**, que terá como objetivo:

- a) acompanhar o cumprimento do presente **ACORDO**;
- b) verificar a correta aplicação das previsões de utilização de aeronaves de outro operador (operador técnico);
- c) analisar dados operacionais e estatísticos relacionados à demanda e à movimentação de pilotos;
- d) dirimir dúvidas interpretativas relativas ao presente **ACORDO**; e,
- e) emitir recomendações técnicas.

Parágrafo primeiro. A Comissão reunir-se-á ordinariamente, a cada 30 (dias) dias nos primeiros 6 (seis) meses e depois, a cada 60 (dias); e extraordinariamente, a qualquer tempo, mediante solicitação fundamentada de qualquer das **PARTES**.

Parágrafo segundo. A Comissão terá natureza consultiva, não substituindo os mecanismos formais de negociação coletiva previstos na legislação.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA – DA COMUNICAÇÃO PRÉVIA PARA UTILIZAÇÃO DE AERONAVE DE OUTRO OPERADOR (OPERADOR TÉCNICO)

A **EMPRESA** compromete-se a comunicar formalmente o **SNA** sempre que houver previsão de uso de aeronave de outro operador (“operador técnico”), mediante envio de ofício específico, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias da data prevista para realização do primeiro voo comercial da aeronave contratada.

Parágrafo primeiro. O ofício deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- a) natureza da contratação, com indicação expressa da cláusula aplicável;
- b) data prevista para o primeiro voo;
- c) prazo de vigência do contrato de arrendamento;
- d) identificação da(s) rota(s) a ser(em) operada(s) por operador técnico;
- e) número de aeronaves envolvidas;

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

- f) lista nominal dos tripulantes abrangidos pela compensação indenizatória prevista neste **ACORDO**, quando aplicável.

Parágrafo segundo. A antecedência prevista no caput da presente cláusula não se aplica nos casos previstos na **CLÁUSULA SEXTA – DA CONDIÇÃO DE AOG ("AIRCRAFT ON GROUND") DE AERONAVES DA FROTA "WIDE BODY"**, que deverão ser comunicados em até 48 (quarenta e oito) horas após a operação.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – DAS DIÁRIAS DE ALIMENTAÇÃO

A partir de 1º de outubro de 2026, as diárias de alimentação, quando da realização do transporte aéreo internacional ou quando houver prestação de serviço no exterior, serão pagas em dólares americanos, euros ou libras esterlinas nos seguintes valores e localidades:

- a) América do Norte e México: US\$ 27,00 (vinte e sete dólares) para cada refeição principal;
- b) Europa: € 25,00 (vinte e cinco euros) para cada refeição principal.

Parágrafo único: Demais regras relativas ao pagamento das diárias de alimentação internacionais seguirão o previsto em norma coletiva vigente (ACT ou CCT).

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - DO CUMPRIMENTO

As **PARTES** reconhecem que o presente **ACORDO** começa a produzir os seus efeitos a partir do termo inicial da vigência, independentemente da data de assinatura e/ou de registro ou depósito no Sistema Mediador do Ministério do Trabalho e Emprego.

Por estarem as **PARTES** justas e acordadas em todas as cláusulas e condições, que reciprocamente se outorgam e aceitam, firmam o presente **ACORDO COLETIVO DE TRABALHO** em 02 (duas) vias de igual forma e teor, que poderão ser assinadas de maneira eletrônica por uma Parte ou todas as **PARTES**.

E por estarem justas e contratadas as partes assinam o presente Acordo para que produza os seus efeitos legais.

São Paulo, 5 de março de 2026

GOL LINHAS AÉREAS
CNPJ/MF nº 07.575.651/0001-59

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____

Jean Carlo Nogueira
CPF nº XXX.XXX.XXX-XX
Diretor de Gente e Cultura

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

CNPJ nº 33.452.400/0002-78

Tiago Rosa da Silva
CPF nº XXX.XXX.XXX-XX

Rubricas:

SINDICATO:_____

EMPRESA:_____