

ACORDO COLETIVO DE TRABALHO – 2019

De um lado, o **SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS – SNA**, entidade sindical inscrita no CNPJ/MF nº 33.452.400/0001-97 e Código Sindical nº 000.000.500.08214-6, com sede na Rua Barão de Goiânia, nº 76, Congonhas, São Paulo, SP, CEP 04612-020, doravante denominado **SINDICATO**, neste ato representado na forma de seu estatuto social pelo Presidente, Sr. Ondino Dutra Cavalheiro Neto, CPF/MF nº 941.799.050-00.

De outro lado, **ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S/A**, inscrita no CNPJ/MF 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, Brasil, doravante denominada **EMPRESA**, neste ato representada por seu Gerente Sênior de Relações Trabalhistas e Sindicais, Sr. Júlio Cesar Guilherme Oliveira, CPF/MF nº 276.626.188-54.

E, individualmente denominada **PORTE** e, em conjunto, denominadas **PARTES**.

CONSIDERANDO que:

1. A EMPRESA tem necessidade de flexibilizar a legislação e a convenção coletiva de trabalho (CCT), para:
 - a. Utilizar escala flexível de trabalho através de *roster* diário.
 - b. Utilizar sistema de ajustes de escala de trabalho e voos impactados por situações urgentes e/ou de contingências.
 - c. Parametrizar o uso do sistema de *wake up call*.
 - d. Utilizar tripulação composta em voos domésticos, conforme autorização prevista no artigo 16, parágrafo único, II, Lei 13.475/2017.
2. Há interesse mútuo das PARTES em estabelecer meios que possibilitem a pretendida flexibilização.
3. As PARTES conduziram a presente negociação de forma ética, transparente e justa.
4. SINDICATO e EMPRESA reuniram-se diversas vezes em encontros formais de negociações coletivas - dias 20/02/2017, 07/04/2017, 02/05/2017, 18/05/2017, 19/09/2017, 10/08/2017, 03/04/2018, 23/05/2018, 09/08/2018, 13/12/2018, 19/03/2019 e 22/03/2019 - além de inúmeros outros contatos informais no mesmo período, oportunidades em que discutiram

várias propostas e contrapropostas, finalizando no consenso que possibilitou a formalização do presente ACORDO.

5. A eficácia e a rapidez das decisões são alcançadas mais facilmente quando a solução dos problemas é buscada por via de negociação coletiva, refletida no presente ACORDO.
6. Há necessidade das PARTES de harmonizar os direitos dos empregados com a viabilidade econômica da EMPRESA.
7. O presente ACORDO representa a livre e espontânea vontade, condições e direitos negociados e de consenso entre SINDICATO e EMPRESA, após aprovação pelos empregados da EMPRESA em Assembleia Geral Extraordinária, convocada para essa única e exclusiva finalidade, prevalecendo sobre a lei e a CCT e não significa supressão e/ou redução de qualquer direito inegociável.

CELEBRAM e FIRMAM as PARTES o presente Acordo Coletivo de Trabalho, doravante denominado **ACORDO**, regido pelas cláusulas e condições a seguir.

Cláusula 1ª. - VIGÊNCIA

O presente ACORDO tem vigência de 1 (um) ano e entrará em vigor a partir do 3º (terceiro) dia de depósito e protocolo no Sistema Mediador (art. 614, CLT).

Cláusula 2ª. - ABRANGÊNCIA

O presente ACORDO abrange todos os empregados aeronautas da EMPRESA, neste ato representados pelo SINDICATO profissional, de base territorial nacional.

Parágrafo único - O presente ACORDO abrange tão somente a operação cargueira da EMPRESA no Brasil, não refletindo em nenhuma outra empresa do grupo, em razão da especificidade e complexidade da operação.

Cláusula 3ª. - OBJETO

Flexibilizar a legislação e a CCT, parametrizando alguns procedimentos da EMPRESA no que se refere à escala de trabalho para:

1. Utilizar escala flexível de trabalho através de *roster* diário.
2. Utilizar sistema de ajustes de escala de trabalho e voos impactados por situações urgentes e/ou de contingências.
3. Parametrizar o uso do sistema de *wake up call*.
4. Utilizar tripulação composta em voos domésticos.

Parágrafo 1º. - Escala de Trabalho Flexível – Roster diário

Utilização de escala flexível (art. 26, Lei 13.475/2017) da seguinte forma:

1. Inclusão do *roster* diário, em complemento ao art. 26, Lei 13.475/2017.
2. As alterações de itinerário das aeronaves e programações de voos se farão por meio do *roster* diário, com publicação oficial diária às 20 hs 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.
3. 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.
4. Os pilotos deverão se informar sobre suas programações nas seguintes situações:
 - a. às 20 hs 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.
5. Nenhuma programação publicada no *roster* diário poderá adentrar período de desobrigação em andamento.

Parágrafo 2º. - 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.

1. Permite-se a inclusão de processo de cobertura de voos em situações urgentes e/ou de contingências posteriores à publicação do *roster* diário.
2. 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.;
3. Durante um período de desobrigação em andamento, a EMPRESA não entrará em contato com o piloto, exceto para realização de *wake up call*, conforme previsto cláusula 3ª., parágrafo 3º., do presente ACORDO.
4. 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, observadas as restrições descritas na cláusula 4ª., parágrafo 6º.

- a. O atendimento a este contato fica à critério dos pilotos, não sendo, portanto, compulsório.

O contato coletivo mencionado neste item busca permitir que voluntários se disponibilizem para o atendimento da situação urgente e/ou de contingência.

- 5. 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.

6. Critérios Básicos e Gerais

- a. Nenhum adiantamento terá apresentação de forma a adentrar período de desobrigação em andamento.
- b. 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.
 - i. Se a programação original (via *roster* diário) já contiver o horário da madrugada, a antecipação da comunicação é considerada já realizada.
 - ii. Somente se consideram adiantamentos ou atrasos as alterações relativas aos horários publicados no *roster* diário.
- c. A ativação do tripulante ocorrerá pelo sistema de *wake up call*, referido na cláusula 3ª., parágrafo 3º., do presente ACORDO.
- d. Os contatos de alteração de horário pela EMPRESA em relação ao *roster* diário feitos ao piloto, conforme cláusula 3ª. - parágrafo 2º. - item 4, não configuram compromisso prévio de aceitação da alteração e não acarretará prejuízo em caso de não aceitação.
- e. Após o cumprimento do repouso regulamentar e/ou folgas vigentes e períodos adicionais, conforme cláusula 4ª., parágrafo 6º., concedidos neste ACORDO, os pilotos poderão atender a atrasos e adiantamentos contingenciais, quando ocorrerem, dentro ou fora da base contratual.
- f. Finalizado o período de desobrigação, o tripulante deverá consultar seu *roster* diário e seu e-mail.
 - i. O tripulante será informado de uma alteração em sua escala de trabalho por meio do *roster* diário e/ou contato realizado pela EMPRESA, conforme previsto na cláusula 3ª. - parágrafo 2º. - item 4., 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.

7. Atrasos e adiantamentos que envolvam a madrugada – entre **00h e 06hLT BR**:

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

- i. o tripulante deverá ser informado com, pelo menos, 10 (dez) horas de antecipação em relação ao novo horário de apresentação;
- ii. pode ser informado através do *roster* diário anterior e/ou através de contato realizado pela empresa, respeitada a cláusula 3ª. - parágrafo 2º. - itens 4 e 6 (letra “e”).

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

- i. adiantamentos e atrasos, neste período, de até 2 (duas) horas são alterações regulares para a operação cargueira e não acarretam obrigação à EMPRESA;
- ii. adiantamentos superiores a 2 (duas) horas devem ser informados com 10 (dez) horas de antecipação;
- iii. atrasos superiores a 2 (duas) horas, mas inferiores a 10 (dez) horas devem ser informados ao piloto somente pela manhã, após as 08:00 hs (LT do local de repouso ou folga) e/ou através de *wake up call*;
- iv. atrasos superiores a 10 (dez) horas devem ser informados pela EMPRESA em caráter geral pois provocam alteração na programação e itinerários das demais aeronaves.

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

a. 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;

b. adiantamentos ou atrasos superiores a 4 (quatro) horas e inferiores a 10 (dez) horas, seguirão conforme cláusula 3ª. - parágrafo 2º. - item 4 para buscar minimizar o impacto da situação urgente e/ou de contingência:

- i. devem ser respeitados os horários da madrugada (anterior ou posterior) não previstos em relação ao horário original previsto no *roster* diário;
- ii. nestes casos, a alteração deve seguir conforme cláusula 3ª. - parágrafo 2º. - item 6 (letras “b” e “c”). e ser informada com 10 horas de antecipação em relação ao novo horário não anteriormente previsto em *roster* diário.

Parágrafo 3º. - 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.

1. 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.
2. O *wake up call* poderá ocorrer durante o período de desobrigação, desde que se observem antecedência máxima 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.

Parágrafo 4º. - 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:

- a. Poderá ser utilizada em voos domésticos ou em trechos domésticos de voos internacionais;
- b. Fica limitada a três pousos na mesma jornada, podendo ainda ser agregado um pouso adicional em caso de pouso não programado em aeroporto de alternativa;
 - i. Permanecem válidas as regras de extensão de jornada, conforme legislação em vigor, quando e se aplicáveis.
- c. A utilização da tripulação composta em voos domésticos observará os limites previstos nos Art. 42 e Art. 80 da Lei 13.475/2017, sendo que os limites de horas de voo e de jornada ficam fixados nos valores existentes no momento da assinatura do ACORDO, enquanto este estiver em vigor.
 - i. Ficam restritos a 2 (dois) eventos por mês por piloto, considerando-se que 1 (um) evento se refere a 1 (uma) viagem.

Cláusula 4ª. - CONTRAPARTIDAS

Em razão do objeto previsto na cláusula 3ª e seus parágrafos do presente ACORDO, a EMPRESA concede aos seus tripulantes empregados, enquanto este ACORDO perdurar, como contrapartida, os seguintes itens:

1. Indenização anual dada a peculiaridade da atividade (diferencial cargueiro);
2. Indenização quando a programação adentrar períodos de folgas;
3. Prioridade para upgrade em deslocamento a serviço em aeronaves LATAM;
4. Solicitação de folgas adicionais na escala mensal;
5. Indenização licença nojo - comparação de escalas de voo; e
6. Buffer pós folgas e repousos regulamentares

Parágrafo 1º. - Indenização anual por "diferencial cargueiro"

1. Pagamento de um valor anual líquido a título de indenização, isento de contribuições fiscais e previdenciárias.
 - a. R\$ 40.000,00 a Comandantes; e
 - b. R\$ 20.000,00 a Primeiros-Oficiais.
2. O ACORDO é válido a partir do registro no Ministério do Trabalho e Emprego. Os pagamentos incorrerão após 60 dias desta data, de maneira proporcional.
3. 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.
4. 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.
5. O valor anual indicado possui natureza indenizatória e não repercute em recolhimentos previdenciário ou fiscais, nem nas demais verbas trabalhistas, inclusive FGTS.

Parágrafo 2º. - Indenização quando a programação adentrar períodos de folga

A indenização será paga na ocorrência das seguintes condições:

1. A folga que sofrer alteração em seu horário de início superior a 1 (uma) hora gerará o pagamento de valores a título de indenização:
 - a. R\$ 1.000,00 a Comandantes; e
 - b. R\$ 600,00 a Primeiros-Oficiais.
2. Somente a primeira folga diretamente atingida pela alteração será fato gerador do pagamento da indenização acima referida.
3. 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 ou podendo ser integralmente alocada para outra data.
 - a. 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.
4. 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.
5. 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 folgas e o mês subsequente contará com 11 folgas publicadas, sem isso que isso represente qualquer infração ao ordenamento jurídico.
6. 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.
 - a. “Eventos não controláveis” que adentrem os períodos de folga não serão objeto de consulta ou concordância dos pilotos.
 - b. “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.

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

Parágrafo 3º. - Prioridade para upgrade em deslocamento a serviço em aeronaves LATAM.

1. 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.

2. 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 foram definidas maiores e melhores prioridades e critérios, a saber:

- a. Comandantes passam a ter prioridade J30, melhorando seu posicionamento no escopo das prioridades. Primeiros-Oficiais passam a ter prioridade J32, que configura uma melhoria de várias posições no escopo de prioridades.
- b. 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);
- c. Caso não seja possível o *upgrade*, os tripulantes da EMPRESA podem ser alocados nas classes *Premium Economy* ou *Economy*, sendo que aos Comandantes, quando se deslocando em classes *Premium Economy*, haverá indenização de R\$ 140,00/hora de voo e, quando se deslocando em classe *Economy* haverá indenização de R\$ 350,00/hora de voo.

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

Parágrafo 4º. - Solicitação de folgas na escala mensal;

Possibilidade de solicitar até 4 (quatro) folgas consecutivas por mês dentre as 10 (dez) folgas mensais legais.

1. Os pilotos poderão solicitar até 4 (quatro) folgas consecutivas a cada mês dentre as 10 (dez) folgas mensais legais.
2. Serão concedidas sempre que não provoquem impacto na capacidade produtiva da EMPRESA, a critério desta.
3. Atendimento a pedidos de folga podem gerar a necessidade de folgas simples ao solicitante e/ou a outros tripulantes para prover atendimento aos voos programados.
4. Caso haja acúmulo de solicitações no mesmo dia, a empresa se reserva o direito de não atender todas as solicitações, respeitando as seguintes prioridades de atendimento:
 - a. Demanda Operacional;
 - b. Atividades de treinamento;
 - c. Rodízio entre os pilotos de mesmo cargo; e
 - d. Pilotos de maior senioridade.

Parágrafo 5º. - Indenização - Licença nojo - comparação de escalas de voo.

A EMPRESA pagará a remuneração do trabalho não realizado na Escala Publicada Mensal em razão da licença nojo, se outra atividade equivalente não for atribuída ao tripulante. Assim sendo, fica mantida a comparação entre as escalas publicadas e realizadas para a licença nojo.

Entende-se como licença nojo a ausência do tripulante ao trabalho por até 2 dias consecutivos em caso de falecimento de cônjuge, ascendente, descendente, irmão ou pessoa que, declarada em sua carteira de trabalho e previdência social, viva sob sua dependência econômica.

Parágrafo 6º. - Concessão de horas adicionais em folgas e repouso regulamentares para situações urgentes e de contingência

1. 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, conforme definido na cláusula 3ª. parágrafo 2º. deste ACORDO;

2. 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 repouso regulamentares, conforme descrito a seguir:
- a. ao 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; e
 - 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, conforme previsto na cláusula 3ª. - parágrafo 2º. - item 4 deste ACORDO.

Cláusula 5ª. – Operacionalização dos Pagamentos

A operacionalização de pagamentos das indenizações previstas no presente ACORDO iniciará 60 dias após a assinatura e as indenizações serão quitadas nas mesmas datas de pagamento das diárias de alimentação, sendo exercidas no mês subsequente ao evento, com exceção do diferencial cargueiro, que deverá ser operacionalizado na forma da cláusula 4ª, parágrafo 1º e itens dele constantes.

Cláusula 6ª. – Ciência dos Termos e Autorização Assemblear

O SINDICATO registra que todos os termos do presente ACORDO foram levados ao conhecimento dos empregados da EMPRESA, em Assembleia Geral Extraordinária convocada para essa única e exclusiva finalidade a ser realizada no dia ____ de _____ de 2019.

Parágrafo único - Os termos do presente ACORDO foram aprovados pela Assembleia Geral Extraordinária convocada para tal finalidade, realizada no dia ____ de _____ de 2019.

Cláusula 7ª. – Fundamentação Jurídica e seus efeitos

O presente ACORDO é firmado com fundamento nos artigos 5º, inciso XXXVI; 7º, inciso XXVI; 8º, incisos III e VI, todos da Constituição Federal (1988); artigos 8º, §3º e 611-A, incisos I e X, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT); nos dispositivos da Lei 13.475/17 (Lei do Aeronauta); e

na vigente Convenção Coletiva de Trabalho da aviação aérea regular de 2017/2018, firmada entre os sindicatos profissional e patronal.

Parágrafo 1º. - O cumprimento integral do presente ACORDO exaure as obrigações legais da EMPRESA no que se refere a escala, passando a ser flexível.

Parágrafo 2º. - O presente ACORDO representa a livre e espontânea vontade, condições e direitos negociados e de consenso entre SINDICATO e EMPRESA, prevalecendo sobre qualquer entendimento ou pacto verbal e/ou escrito, inclusive nas atas das reuniões realizadas nos dias 20/02/2017, 07/04/2017, 02/05/2017, 18/05/2017, 19/09/2017, 10/08/2017, 03/04/2018, 23/05/2018, 09/08/2018, 13/12/2018, 19/03/2019 e 22/03/2019.

Cláusula 8ª. – Prorrogação, Revisão, Denúncia ou Revogação

A prorrogação, revisão, denúncia ou revogação total ou parcial deste ACORDO é perfeitamente possível, observadas as regras dispostas nos artigos 612 e 615 da CLT, comunicando-se o ato que se pretende praticar à outra PARTE com antecedência mínima de 90 (noventa) dias. Para qualquer modificação na forma ou no objeto do ACORDO, será convocada assembleia geral para deliberação e aprovação.

Cláusula 9ª. – Conflito de Normas, Casos Omissos e Divergência Interpretativa

As PARTES informam que, na hipótese de conflito de normas entre as cláusulas da CCT e o presente ACORDO, o presente ACORDO terá prevalência, já que representa a livre e espontânea vontade, condições e direitos negociados e de consenso entre SINDICATO e EMPRESA, com amparo na atual redação do art. 620 da CLT.

Parágrafo único – Os casos omissos e/ou 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. Alcançado entendimento comum, será convocada assembleia geral para deliberação e aprovação, não havendo óbice ao ajuizamento de demanda judicial caso as PARTES não alcancem a autocomposição.

Cláusula 10ª. – Substituição Processual

O SINDICATO, na qualidade de substituto processual, poderá ingressar em Juízo com ação que entender cabível, objetivando dar fiel cumprimento ao avençado no presente ACORDO.

Cláusula 11ª. – Foro Competente

Por força do artigo 625 da CLT, as PARTES elegem a sede da EMPRESA como foro processual competente, para dirimir eventuais controvérsias e divergências resultantes da aplicação deste ACORDO.

Cláusula 12ª. – Multa

Em caso de descumprimento do avençado e em observância às regras do artigo 613, inciso VIII, fica estipulada multa de 5% (cinco por cento), calculada sobre 1 (um) salário base mensal do empregado, por infração por empregado, no período de vigência deste ACORDO.

Parágrafo 1º. - A multa prevista nesta cláusula será devida e paga exclusivamente ao empregado prejudicado.

Parágrafo 2º. - A multa prevista nesta cláusula não se aplicará aos itens do ACORDO em que há previsão específica de pagamento de multa e/ou indenização.

Cláusula 13ª. – Da Compensação / Devolução

Os pagamentos previstos no presente ACORDO poderão ser compensados em demandas trabalhistas individuais e/ou coletivas, quando pagos sob os mesmos títulos.

Parágrafo único - Os pagamentos efetuados pela EMPRESA de forma equivocada serão automaticamente restituídos pela PARTE favorecida e/ou compensada, sendo permitido, desde já, o desconto diretamente na folha de pagamento de cada empregado.

Cláusula 14ª. – Inaplicabilidade da Atual Redação da Súmula 277 do TST

Em razão da própria natureza provisória e/ou temporária do presente ACORDO, as PARTES pactuam que não haverá ultratividade das suas cláusulas e condições, sendo inaplicável a súmula 277 do TST, as quais serão automaticamente suprimidas e consideradas extintas ao término do respectivo período de vigência, não se incorporando nos contratos coletivos e/ou individuais de trabalho da EMPRESA com seus empregados, com fundamento nos artigos 2º, 5º (incisos II e XXXVI), 7º (XXVI) e 8º (incisos III e VI), todos da CF/88 combinado com os artigos 613 (inciso II) 614 (§ 3º - com nova redação dada pela Lei nº 13.467/17), todos da CLT.

Cláusula 15ª. – Do Compromisso

As PARTES se obrigam a dar fiel cumprimento, por ser norma imperativa maior, ao presente ACORDO, nos termos do artigo 613 da CLT.

Cláusula 16ª. – Do Dano Moral Coletivo

A EMPRESA fará uma proposta no valor de R\$ 40.000,00 à Procuradoria Regional do Trabalho da 15ª Região para quitação do pedido referente à indenização por dano moral coletivo previsto na ação civil pública n. 0011089-34.2017.5.15.0114.

Cláusula 17ª. – Disposições Finais

O presente ACORDO não acarreta renúncia, transação ou reconhecimento de direitos individuais, coletivos ou difusos e/ou de prática ilegal por parte da EMPRESA para fins de aproveitamento em eventuais demandas individuais e/ou coletivas distribuídas por empregados, ex-empregados, terceiros, entidades sindicais e/ou MPT.

A EMPRESA resguarda-se ao exercício dos direitos de contraditório, do devido processo legal e da ampla defesa em todo e qualquer processo judicial ou procedimento administrativo que envolva os temas objetos do presente ACORDO.

E, por estarem, justas e acordadas, consoante § único do artigo 613 e artigo 614 da CLT, firmam e assinam as PARTES o presente ACORDO, em 4 (quatro) vias de igual teor e forma e, para um só efeito, sendo entregue 1 (uma) para a EMPRESA, 2 (duas) para o SINDICATO e 1 (uma) para registro.

Incumbe ao SINDICATO transmitir o presente acordo eletronicamente, por meio do Sistema MEDIADOR e, posteriormente, promover o depósito de uma via do requerimento de registro na SRT/SP, em conformidade com a Instrução Normativa nº 11, para fins de registro e arquivo. O SINDICATO, deverá fornecer à EMPRESA uma cópia do ACORDO registrado dentro de 8 (oito) dias corridos a contar da assinatura do presente ACORDO.

São Paulo-SP, ____ de _____ de 2019.

**SINDICATO NACIONAL
DOS AERONAUTAS - SNA**
CNPJ/MF: 33.452.400/0001-97
Código Sindical: 000.000.500.08214-6
ONDINO DUTRA CAVALHEIRO NETO
CPF/MF: 941.799.050-00
Presidente

ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S/A
CNPJ/MF: 00.074.635/0001-33
JÚLIO CESAR GUILHERME OLIVEIRA
CPF/MF: 276.626.188-54
Gerente Sênior de
Relações Trabalhistas e Sindicais