

Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular 2019/2020

Baixe em PDF:

[CCT da Aviação Regular 2019/2020](#)

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO AVIAÇÃO REGULAR – 2019/2020 SNA/SNEA

1. Apresentação

1.1. Abrangência

1.2. Vigência

2. Itens Econômicos

2.1. Salários

2.2. Piso Salarial

2.3. Diárias

2.3.1. Das diárias de alimentação internacionais

2.4. Vale alimentação

2.5. Seguro

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

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

3.1.3. Garantia de emprego ao acidentado

3.1.4. Salário substituição

3.1.5. Recrutamento interno

3.1.6. Dispensa por justa causa

3.1.7. Garantia no retorno da licença previdenciária

3.1.8. Estabilidade após transferência por iniciativa do empregador

3.1.9. Garantia à aeronauta gestante

3.1.10. Complementação do benefício previdenciário

3.1.11. Mecânico de voo

3.1.12. Comunicação de acidente de trabalho

3.1.13. Readmissão até 12 meses contados da dispensa

3.1.14. Estabilidade CIPAS

3.1.15. Organização do quadro de acesso

3.1.16. Proibição de contratação de mão de obra locada

3.1.17. Parceiro(a) do mesmo sexo

3.1.18. Homologação do termo de rescisão

3.1.19. Contratação de profissionais portadores de deficiência
PCD Habilitado ou

reabilitado

3.1.20. Aprendiz

3.2. Da remuneração

3.2.1. Cálculos do variável para fins de férias e de décimo terceiro

3.2.2. Cursos e reuniões obrigatórios

3.2.3. Compensação orgânica

3.2.4. Correção das verbas estimadas em valores fixos

3.2.5. Indenização

3.2.6. Domingos e feriados

3.2.7. Reserva e sobreaviso

3.2.8. Valor da parte variável da remuneração

3.2.9. Desconto por faltas ao trabalho

3.2.10. Igualdade remuneratória

3.2.11. Discriminação e comprovação do pagamento da remuneração

3.2.12. Garantia dos ganhos

3.2.13. Garantia de creche a aeronauta

3.2.14. Remuneração do tempo de solo

3.2.15. Pagamento de simulador

3.3. Do regime de trabalho

3.3.1. Da ampliação da jornada

3.3.2. Afastamento da escala de aeronautas grávidas

3.3.3. Abono de falta a estudante

3.3.4. Dispensa de reserva

3.3.5. Escala de tripulantes

3.3.6. Ampliação das ausências legais

3.3.7. Horário da condução fornecida pela empresa

3.3.8. Horário In Itinere

3.3.9. Jornada Semanal

3.3.10. Abono de falta para levar o filho ao médico

3.3.11. Do sobreaviso

3.3.12. Da Reserva

3.3.13. Do tempo em solo entre etapas de voo

3.3.14. Das madrugadas e seus limites de operação

3.3.15. Base Contratual

3.4. Das folgas

3.4.1. Dos dias de inatividade

3.4.2. Folga aniversário

3.4.3. Folga agrupada

3.4.4. Folga simples e folga composta

3.4.5. Coincidência de folgas

3.4.6. Folgas fixas anuais

3.4.7. Das folgas mensais e Escala de Trabalho

3.4.8. Cálculo de DSR

3.4.9. Período oposto

3.4.10. Monofolga

3.4.11. Da Escala de Serviços

3.4.12. Pedido de folga para estudantes

3.5. Do descanso e repouso

3.5.1. Acomodação individual

3.5.2. Assentos destinados a descanso a bordo

3.6. Do deslocamento

3.6.1. Tripulante extra

3.6.2. Passe livre

3.6.3. Passe Livre Ônibus

3.6.4. Concessão de passagens

3.6.5. Franquia de bagagem

3.7. Das férias

3.7.1. Férias para cônjuge

3.7.2. Início do período de gozo das férias

3.7.3. Rodízio de férias

3.7.4. Concessão de férias

3.7.5. Fracionamento de férias

3.8. Da saúde do aeronauta

3.8.1. Serviço de medicina da aviação

3.8.2. Atestados médicos

3.8.3. Assistência aos empregados

3.8.4. Dispensa para exames médicos

3.8.5. Medicina e segurança do trabalho

3.8.6. Política global sobre SIDA Síndrome deImunodeficiência Adquirida

3.8.7. Ressarcimento de despesas médicas

3.8.8. Comissões paritárias de saúde

3.8.9. Auxílio funeral

3.8.10. Comitê de gerenciamento de fadiga

3.9. Das revalidações e documentações

3.9.1. Taxa de revalidação de certificados

3.9.2. Documentação para voos internacionais

3.10. Do fornecimento de materiais

3.10.1. Materiais e equipamentos gratuitos

3.10.2. Descontos em folha de pagamento

3.10.3. Quebra de material

3.11. Dos uniformes

4. Da Organização Sindical

4.1. Quadro de avisos

4.2. Encontros bimestrais

4.3. Afastamento de escala por solicitação do SNA

4.4. Garantias aos representantes sindicais

4.5. Desconto em favor do SNA

4.6. Liberação de dirigente sindical

- 4.7. Livre acesso do dirigente sindical à empresa
- 4.8. Frequência livre ao SNA
- 4.9. Encaminhamento das guias de desconto
- 4.10. Liberação para congressos
- 4.11. Remuneração do diretor sindical
- 4.12. Contribuição assistencial
- 4.13. Sindicalização
- 4.14. Relação Semestral de aeronautas admitidos e demitidos

5. Das penalidades

- 5.1. Multa por atraso no pagamento do salário
- 5.2. Indenização por retenção da CTPS
- 5.3. Multa por descumprimento da Convenção

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO AVIAÇÃO REGULAR – 2019/2020 SNA/SNEA

1. Apresentação

Que entre si celebram, de um lado,

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS-SNA, com sede na Rua Barão de Goiânia, 76, CEP 04612-020, CNPJ nº. 33.452.400/0002-78, neste ato representado por seu Presidente, Sr. Ondino Dutra Cavalheiro Neto.

E de outro lado,

SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS-SNEA, com sede na Avenida Ibirapuera, 2332, torre 1, conjunto 22, Moema, São Paulo, SP CNPJ: 33.613.258/0001-12, neste ato representado por seu Diretor-Presidente, Sr. Ronaldo Bento Trad.

1.1. Abrangência

As condições acordadas na presente convenção vigorarão para os aeronautas que operam em todo território nacional, incluídos, também, os tripulantes de empresas nacionais baseados ou operando no exterior, exceções feitas às empresas filiadas ao SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TAXI-AÉREO e ao SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA, obedecida a conceituação da profissão, conforme o disposto na Lei Regulamentadora da Atividade.

1.2. Vigência

As Cláusulas desta Convenção Coletiva de Trabalho estabelecida entre o SNA e o SNEA, entidade sindical representante das empresas convenientes, vigorarão de 01 de dezembro de 2019 até 30 de novembro de 2020.

2. Itens Econômicos

2.1. Salários

Os salários dos aeronautas, vigentes em 30 de novembro de 2019, serão reajustados, a partir de 01 de dezembro de 2019, pelo percentual de 3,37% (três vírgula trinta e sete por cento).

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 por função e tipo de equipamento, conforme estipulado abaixo e reajustados pelo mesmo índice e na mesma data dos salários, conforme item 2.1 acima.

- 1. Comissário de Voo – Piso Salarial (salário base e compensação orgânica)**

- (i) Aeronave bimotor turbo-hélice R\$ 2.277,43 (dois mil duzentos e setenta e sete reais e quarenta e três centavos);
- (ii) Aeronave jato narrow body R\$ 2.277,43 (dois mil duzentos e setenta e sete reais e quarenta e três centavos);
- (iii) Aeronave jato widebody R\$ 2.277,43 (dois mil duzentos e setenta e sete reais e quarenta e três centavos);
- (iv) Qualquer outro tipo de Aeronave utilizada na aviação regular – R\$ 2.277,43 (dois mil duzentos e setenta e sete reais e quarenta e três centavos).

3. Mecânico de Voo – Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) R\$ 3.416,15 (três mil quatrocentos e dezesseis reais e quinze centavos).

III. Copiloto Piso Salarial (salário base e compensação orgânica)

- (i) Aeronave bimotor turbo-hélice – R\$ 4.900,00 (quatro mil e novecentos reais);
- (ii) Aeronave jato narrow body R\$ 4.900,00 (quatro mil e novecentos reais);
- (iii) Aeronave jato widebody R\$ 4.900,00 (quatro mil e novecentos reais);
- (iv) Qualquer outro tipo de Aeronave utilizada na aviação regular – R\$ 4.554,84 (quatro mil quinhentos e cinquenta e quatro reais e oitenta e quatro centavos).

III. Comandante Piso Salarial (salário base e compensação orgânica)

- (i) Aeronave bimotor turbo-hélice – R\$ 9.400,00 (nove mil e quatrocentos reais);
- (ii) Aeronave jato narrow body R\$ 9.400,00 (nove mil e quatrocentos reais);

(iii) Aeronave jato widebody R\$ 9.400,00 (nove mil e quatrocentos reais);

(iv) Qualquer outro tipo de Aeronave utilizada na aviação regular – R\$ 5.385,58 (cinco mil trezentos e oitenta e cinco reais e cinquenta e oito centavos).

Parágrafo Primeiro Os salários normativos acima estabelecidos serão corrigidos na mesma época e nos mesmos percentuais em que forem corrigidos os demais salários.

Parágrafo Segundo Para as empresas aeroviárias que atualmente praticam os pisos previstos na Convenção Coletiva 2018/2019, celebrada entre as entidades Convenientes, ou que pratiquem salários inferiores aos ora previstos nesta cláusula, fica assegurada a manutenção dos valores praticados garantida a aplicação do reajuste previsto na cláusula 2.1 desta Convenção.

2.3. Diárias

As diárias de alimentação, quando pagas diretamente ao aeronauta, no território nacional, serão fixadas, a partir de 01 de dezembro de 2019, em R\$ 80,01 (oitenta reais e um centavo), 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:

1. Café da manhã, das 05:00 às 08:00 horas inclusive;
2. Almoço, das 11:00 às 13:00 horas inclusive;

III. Jantar, das 19:00 às 20:00 horas inclusive;

1. Ceia, entre 00:00 e 01:00 hora inclusive.

- a. **a)** A diária de alimentação será paga independentemente do serviço de alimentação a bordo da aeronave.
- b. **b)** 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.

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.

Ressalvadas as condições mais favoráveis, os valores das diárias internacionais respeitarão os seguintes pisos:

- 1. América do Sul e Caribe: US\$ 21,00 (vinte e um dólares) para cada refeição principal.
- 2. América do Norte e México: US\$ 21,00 (vinte e um dólares) para cada refeição principal.

III. Europa: \$ 21,00 (vinte e um euros) para cada refeição principal.

- 1. Inglaterra: \$ 21,00 (vinte e uma libras) para cada refeição principal.
- 2. Demais países: US\$ 21,00 (vinte e um dólares) para cada refeição principal.

Parágrafo Primeiro: 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 Segundo: Exclusivamente como forma de pagamento, as diárias internacionais poderão ser pagas em moeda nacional brasileira, desde que o valor seja reflexo da conversão para dólares americanos ou moeda local do país no qual terminar o voo ou o tripulante estiver prestando serviço, e os critérios da forma de pagamento deverão ser estabelecidos por meio de Acordo Coletivo de Trabalho.

Parágrafo Terceiro: 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 o café da manhã for disponibilizado no hotel.

2.4. Vale alimentação

A partir de 01 de dezembro de 2019, as empresas concederão, 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, no valor de R\$ 417,46 (quatrocentos e dezessete reais e quarenta e seis centavos), para aqueles cuja remuneração, deduzidos os descontos previdenciários e de imposto de renda, seja, a partir de 01 de dezembro de 2019, igual ou inferior a R\$ 5.229,32 (cinco mil duzentos e vinte e nove reais e trinta e dois centavos), pago até o dia 20 do mês subsequente ao mês de competência e levará em conta para efeito de enquadramento a remuneração, acima definida, do mês imediatamente anterior.

Parágrafo Primeiro: Entende-se como salário líquido para efeito dessa cláusula, o valor do salário bruto recebido pelo aeronauta, deduzindo-se do mesmo as contribuições previdenciárias e de Imposto de Renda Retido na Fonte.

Parágrafo Segundo: Não serão computados na remuneração para efeito de enquadramento na cesta básica o adiantamento de férias e a parcela referente a 1/3 das férias em espécie.

Parágrafo Terceiro: Observada a remuneração acima estabelecida, será garantido ao aeronauta afastado por motivo de doença ou acidente de trabalho, pelo prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a concessão desse benefício.

Parágrafo Quarto: Nesses casos, para efeito de enquadramento será observada a remuneração média dos últimos três meses anteriores ao afastamento.

Parágrafo Quinto: Esta cláusula cancela e substitui qualquer Aditivo assinado anteriormente referente à concessão do Vale Alimentação a aeronautas.

2.5. Seguro

As empresas pagarão, a partir de 01 de dezembro de 2019, um seguro de vida em benefício de seus empregados aeronautas, sem ônus para os mesmos, cobrindo morte e invalidez permanente, total ou parcial, no valor de R\$ 17.230,78 (dezesete mil duzentos e trinta reais e setenta e oito centavos).

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

As empresas se comprometem a não demitir, salvo em caso de justa causa, o aeronauta que contar mais de 15 (quinze) anos de empresa e esteja a 3 (três) anos ou menos para adquirir o direito à aposentadoria por tempo de contribuição;

Parágrafo Primeiro – A concessão acima cessará na data em que o aeronauta adquirir direito à aposentadoria, junto à Previdência Social, na modalidade tempo de contribuição;

Parágrafo Segundo – A presente disposição somente produzirá efeito após comunicação do aeronauta dirigida à empresa de ter

atingido esta condição.

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 por função, observados os seguintes critérios:

- a. a) O aeronauta que manifestar, sem perda de seus direitos, interesse em deixar o emprego, se o custo for aceitável pela empresa;
- b. b) Os que estiverem em processo de admissão ou estágio inicial na empresa;
- c. c) Os aposentados com complementação ou suplementação salarial proveniente de qualquer origem e os que estiverem na reserva remunerada, respeitada a ordem decrescente de antiguidade na empresa;
- d. d) Os aposentáveis com complementação ou suplementação salarial integral, respeitada a ordem decrescente de antiguidade na empresa;
- e. e) Os de menor antiguidade na empresa.

3.1.3. Garantia de emprego ao acidentado

Ressalvada a hipótese de demissão por justa causa, as empresas concedem 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, as empresas darão preferência, em igualdade de condições, aos indicados pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas e, para tanto, informarão as condições exigidas para a admissão.

Parágrafo Único: o Sindicato manterá cadastro atualizado do pessoal disponível em condição de atender a 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

As empresas asseguram ao aeronauta, no retorno da licença previdenciária:

- 1) A reintegração no mesmo equipamento e função ocupada quando do afastamento;
- 2) O direito de contagem do tempo de afastamento para efeito do cálculo de senioridade;
- 3) 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

As empresas garantirão estabilidade ao empregado transferido em caráter permanente, pelo período de 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

Ressalvadas as condições mais favoráveis em vigor, ao aeronauta que for licenciado 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 licenciamento. O auxílio será de 100% (cem por cento) da referida diferença quando o licenciamento decorrer de acidente do trabalho.

Parágrafo Único – O disposto nesta cláusula não se aplica aos aeronautas que já percebem o benefício através do sistema de previdência privada ou de qualquer outro, devendo apenas ser complementado, quando for o caso, até os limites estabelecidos nesta cláusula.

3.1.11. Mecânico de voo

Na hipótese de a empresa deixar de operar aviões que utilizem Mecânicos de Voo, estes terão prioridade de aproveitamento em outras funções específicas de aeronauta, com o salário correspondente a essas funções, desde que possuam a respectiva qualificação.

Parágrafo único – As empresas facilitarão ao pessoal deste nível a frequência a cursos de aperfeiçoamento, ouvida a comissão paritária.

3.1.12. Comunicação de acidente de trabalho

Diante da importância que envolve o assunto, as empresas manterão o SNA informado quanto aos acidentes do trabalho verificados, e, para tanto:

- e. a) nos meses de abril, julho, outubro, e janeiro, enviarão cópia do Anexo I completo previsto no item 5.22, letra “E” da NR-05 para fins estatísticos;
- f. b) nos casos de acidentes fatais verificados no âmbito ou nas dependências das empresas, 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.

3.1.13. Readmissão até 12 meses contados da dispensa

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

3.1.14. Estabilidade CIPAS

É concedida estabilidade para os membros suplentes eleitos das CIPAS, na forma do Precedente Normativo nº 51 do T.S.T.

3.1.15. Organização do quadro de acesso

As empresas que ainda não tenham seus tripulantes organizados em quadro com norma de acesso profissional instituirão comissão para estudar sua implantação com a participação de representantes dos empregados, no prazo de 90 (noventa) dias.

3.1.16. 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.

3.1.17. Parceiro(a) do mesmo sexo

A partir da assinatura desta CCT, 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.

3.1.18. Homologação do termo de rescisão

As empresas deverão 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 Nacional dos Aeronautas.

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

Parágrafo Segundo: As empresas ficam dispensadas do comparecimento no ato de homologação, desde que todos os documentos pertinentes ao ato sejam enviados ao endereço eletrônico. Este endereço de email está sendo protegido de spambots. Você precisa do JavaScript ativado para vê-lo., com antecedência mínima de 48:00h (quarenta e oito horas) da data previamente agendada.

Parágrafo Terceiro: Para garantia do cumprimento do parágrafo segundo desta cláusula, a empregadora 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.

3.1.19. 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 cálculo 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.

3.1.20. 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 2018, excluídos do cômputo na base de cálculo da cota prevista no artigo 429 da CLT.

3.2. Da remuneração

3.2.1. Cálculos do 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 ou quilômetros voados no período aquisitivo, aplicando-se-lhe o valor na data da concessão.

Parágrafo único: Considerando a modificação do modelo de remuneração variável nos termos da cláusula 3.2.8, as partes convencionam que, a partir desta data, a média de que trata esta cláusula considerará somente as horas voadas, ressalvados, no entanto, os pagamentos feitos ao longo do período aquisitivo com base em regra anterior, podendo ser este composto por quilômetros, horas ou ambos.

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

As empresas pagarão 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

Ressalvadas aquelas empresas que, por força de acordo coletivo,

estabelecerem condições diferenciadas do aqui acordado, as horas voadas nos domingos e nos feriados (os feriados na base domiciliar do aeronauta) serão pagas em dobro.

Parágrafo único – Para efeito de definição de domingos e feriados, as empresas poderão 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:

1. As horas na situação de reserva serão pagas pelo mesmo valor atribuído à hora de voo normal;
2. As de sobreaviso serão remuneradas na base de 1/3 (um

terço) do valor da hora normal e serão computadas no cálculo da garantia mínima de 54 (cinquenta e quatro) horas por mês, ressalvadas as condições mais favoráveis.

3.2.8. Valor da parte variável da remuneração

Ressalvadas as condições mais favoráveis, será devida remuneração variável por hora de voo que exceder a 54ª (quincuagésima quarta) hora de voo realizada no mês, conforme valores abaixo:

- (i) Comissários de voo – R\$ 19,00 (dezenove reais);
- (ii) Copiloto Monomotor Turbo-hélice: R\$ 10,00 (dez reais);
- (iii) Copiloto Bimotor Turbo-hélice: R\$ 42,00 (quarenta e dois reais);
- (iv) Copiloto Jato Narrow body: R\$ 42,00 (quarenta e dois reais);
- (v) Copiloto Jato Widebody: R\$ 42,00 (quarenta e dois reais).
- (vi) Comandante Monomotor Turbo-hélice: R\$ 42,00 (quarenta e dois reais);
- (vii) Comandante Bimotor Turbo-hélice: R\$ 95,00 (noventa e cinco reais);
- (viii) Comandante Jato Narrow body: R\$ 95,00 (noventa e cinco reais);
- (ix) Comandante Jato Widebody: R\$ 110,00 (cento e dez reais).

Parágrafo primeiro: A parte variável da remuneração será calculada com base no valor da hora de voo do mês anterior ao da data do pagamento. Exemplificativamente: a parte variável correspondente às horas realizadas no mês de setembro terá que ser paga com os valores correspondentes ao mês de outubro, até

o 5º (quinto) dia útil de novembro.

Parágrafo segundo: Para as empresas aeroviárias que atualmente praticam valor de hora, para efeito de remuneração variável, inferior aos previstos nesta cláusula, fica assegurada a manutenção do pagamento dos valores praticados, garantida a aplicação do reajuste previsto na cláusula 2.1 desta Convenção.

3.2.9. Desconto por faltas ao trabalho

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

3.2.10. 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 ou quilômetros além dos estabelecidos como salário-garantia, será paga igual remuneração.

3.2.11. Discriminação e comprovação do pagamento da remuneração

As empresas fornecerão 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.

3.2.12. 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.

3.2.13. Garantia de creche a aeronauta

O Sindicato Nacional dos Aeronautas indicará às empresas as creches distritais com as quais as empresas assinarão convênio

(nas condições de mercado), cujo custo ficará por conta das mesmas, durante 24 (vinte e quatro) meses após o parto;

Parágrafo Primeiro: Para a determinação das creches mais apropriadas a necessidade das aeronautas, o Sindicato Nacional dos Aeronautas, contará com a colaboração das empresas, para coleta de subsídios.

Parágrafo Segundo: Nas condições acima estabelecidas, as empresas poderão optar por adotar o sistema de reembolso creche.

3.2.14. Remuneração do tempo de solo

Conforme estabelecido no Art. 57 da Lei 13.475/17, será remunerado o tempo de solo entre etapas de voo em uma mesma jornada.

3.2.15 Pagamento de simulador

O tempo despendido pelo aeronauta em simulador será remunerado.

Parágrafo Primeiro: Valores e critérios para o pagamento do disposto no caput desta cláusula serão estabelecidos em acordo coletivo de trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

Parágrafo Segundo: As empresas que já praticam a remuneração em destaque, ficam dispensadas do cumprimento do parágrafo primeiro desta cláusula.

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

As empresas se comprometem 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

As empresas concederão 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 o desejar, ficará dispensada de reserva, sobreaviso, de programação que obrigariam 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:

1. Durante esse período, sua quota mensal de horas de voo será limitada a correspondente à jornada mensal de 54 (cinquenta e quatro) horas por mês;
2. 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 comissárias poderão ser realocadas em outro equipamento para o cumprimento desta cláusula, durante o período acima estipulado.

Parágrafo Segundo: Tão logo cesse o período de concessão desta cláusula, a comissária retornará ao equipamento anterior, mantendo sua senioridade e garantia de promoção que por ventura tenha sido concedida.

3.3.5. Escala de tripulantes

A empresa fixará em local de fácil acesso a Escala de Serviço de seus tripulantes com a antecedência prevista na Lei nº 13.475/2017.

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 05 (cinco) dias consecutivos.

A ausência legal, em caso de nascimento de filho no decorrer da primeira semana, a que alude inciso III do artigo 473 da CLT, passará a ser de 05 (cinco) dias consecutivos.

3.3.7. Horário da condução fornecida pela empresa

As empresas que fornecem condução de e para o local de trabalho, divulgarão em local adequado, para conhecimento dos aeronautas, os horários e locais em que a mesma possa ser apanhada.

3.3.8. Horário In Itinere

O tempo despendido pelo empregado, em condução fornecida pelo 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 semanal

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

Ressalvadas as condições mais favoráveis, fica assegurado o direito à ausência remunerada de 1 (um) dia por semestre ao

aeronauta, para levar ao médico filho menor ou dependente previdenciário de até 6 (seis) anos de idade, 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 de 12 (doze) horas deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.

Parágrafo Quinto: Os limites previstos nesta cláusula poderão ser reduzidos ou

ampliados, mediante a celebração de Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e sindicato da categoria profissional.

Parágrafo Sexto: 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, o SNEA/ABEAR e SNA

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.

Parágrafo Sexto: Os limites previstos nesta cláusula poderão ser reduzidos ou ampliados, mediante celebração de Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional.

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 05:00 horas às 21:59 horas e período noturno o horário compreendido entre

22:00 horas às 04:59 horas;

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: Mediante celebração de Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional, os limites previstos nesta cláusula poderão ser reduzidos ou ampliados, bem como poderão ser definidas contrapartidas para eventuais casos de superação dos limites

previstos neste artigo;

Parágrafo Quinto: 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: O período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas a que se refere o *caput* desta cláusula poderá ser encerrado, iniciando-se novamente do zero, sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 (quarenta e oito) horas livre de qualquer atividade.

Parágrafo Terceiro: Os limites previstos nesta cláusula poderão ser reduzidos ou ampliados mediante celebração de Acordo Coletivo de Trabalho entre a empresa e o sindicato da categoria profissional.

Parágrafo Quarto: Entende-se como madrugada, o período de tempo transcorrido, total ou parcialmente, entre 00:00 (zero) hora e 06:00 (seis) horas, horário de Brasília.

Parágrafo Quinto: Quando o fuso horário da base contratual do tripulante for diferente do de Brasília, aquele será o considerado.

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 início em aeroporto diferente do indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que antecede a jornada de trabalho será acrescido em, no mínimo, 1 (uma) hora.

Parágrafo Quarto: No caso de viagem que termine em aeroporto que não indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar após a jornada de trabalho será acrescido de 1 (uma) hora.

Parágrafo Quinto: No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual, com a próxima viagem programada para ter início em aeroporto diferente do definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 2 (duas) horas.

Parágrafo Sexto: Os critérios previstos nos parágrafos 2, 3, 4 e 5 poderão ser alterados, desde que estabelecidos em Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional que não ultrapasse os

limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

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

As empresas concederão 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. As empresas

prestarão ao Sindicato Nacional dos Aeronautas, 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

As empresas envidarão 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

O empregador 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 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.

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. 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 por alguma das empresas, que deverá ser preservada.

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

3.4.9 – Período oposto

As empresas concederão 6 (seis) 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 poderão 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.

3.4.10. 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 às 22:00 horas (local) e às 08:00 horas (local).

Parágrafo Terceiro: A utilização de folga simples está limitada a 3 (três), considerando período de 30 (trinta) dias consecutivos.

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.

Parágrafo Sexto: Outros critérios, diferentes dos previstos nesta cláusula, poderão ser estabelecidos mediante Acordo Coletivo de Trabalho, celebrado entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional desde que não ultrapasse os limites estabelecidos pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira.

3.4.11. Da escala de serviços

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

3.4.12. Pedido de folga para estudantes

As empresas concederão 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.

3.5. Do descanso e repouso

3.5.1. Acomodação individual

As empresas garantirão 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 comissários, 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 136º (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 comissários 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, assento na cabine de passageiros, em havendo disponibilidade de lugar.

3.6.2. Passe livre

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

1. 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;
2. 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 Convenção, 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 de cada 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 Convenção Coletiva de Trabalho, 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 companhia ou de companhias congêneres, limitada a 1 (um) volume de bagagem.

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

3.7. Das férias

3.7.1. Férias para cônjuge

As empresas concederão 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 desta Convenção Coletiva, as empresas enviarão ao Sindicato Nacional dos Aeronautas 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 desta Convenção.

Parágrafo Primeiro – Desrespeitada a escala de férias apresentada, estarão obrigadas as empresas 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 45 (quarenta e cinco) 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 do Empregador 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 internas de cada empresa.

3.8. Da saúde do aeronauta

3.8.1. Serviço de medicina da aviação

As empresas envidarão esforços no sentido de manter, nos seus serviços de atendimento médico, profissionais especializados

em medicina de aviação.

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 Nacional dos Aeronautas 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

As empresas obrigam-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

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, as empresas obrigam-se a observar:

- a. a) que os “cipeiros” e os agentes de segurança de voo

indicados pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas desfrutarão do direito de estarem presentes e acompanhar as diligências de análise dos acidentes ocorridos nas respectivas áreas de atuação, devendo as empresas informá-los, oportunamente, sobre tais atividades;

- b. b) 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, as empresas, a informá-los, imediatamente, da presença daqueles agentes e fiscais;
- c. c) que deverão encaminhar ao Sindicato Nacional dos Aeronautas 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 SIDA

As empresas deverão adotar, junto com o Sindicato e as CIPAS, no prazo de 90 (noventa) dias da assinatura desta convenção, política global de prevenção contra AIDS e de acompanhamento dos funcionários soropositivos.

3.8.7. Ressarcimento de despesas médicas

As empresas ressarcirão as despesas efetuadas pelos tripulantes com a realização de exames quando requeridos pelo Departamento Médico da mesma, desde que condicionada a sua realização a estabelecimentos escolhidos pelas empresas.

3.8.8. Comissões paritárias de saúde

O Sindicato das empresas e os Sindicatos profissionais se comprometem a criar comissões paritárias de saúde, objetivando examinar e propor medidas relacionadas

com a saúde do trabalhador, em especial medidas relacionadas a exames preventivos de saúde.

3.8.9. Auxílio funeral

As empresas custearão o funeral do aeronauta, até o limite do valor de seu seguro, desde que sejam para isso solicitadas por seus dependentes legais, ocorrendo posteriormente o ressarcimento daquela despesa, quando do pagamento do seguro.

3.8.10. Comitê de gerenciamento de fadiga

Em cumprimento aos artigos 19, parágrafo terceiro e 81, inciso II, ambos da Lei 13.475/2017, a norma abaixo passa a vigorar em 30 (trinta) meses após a publicação da Lei 13.475/2017, 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 a ser editado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), deverá ter em sua composição um tripulante indicado pelo representante legal 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 infra legal da autoridade em aviação civil brasileira, além de prover as adequações de escala necessárias permitindo a participação do tripulante indicado pelo representante legal da categoria profissional em todas as reuniões, com sua periodicidade mínima definida em norma infra legal 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 representante legal da categoria profissional se compromete a assinar um termo de confidencialidade sobre os dados analisados, exceto se arrolado a 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 prescritiv