



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Orgulho de pertencer



HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA CCT AVIAÇÃO REGULAR 2018/2019

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

- Em **12.09.18** foi deliberado em AGE, aprovação da pauta da categoria. Em seguida, o SNA enviou a pauta de reivindicações aprovada ao SNEA.
- Em **23.10.18** foi realizada reunião entre SNEA para definir regras e calendário das reuniões de negociação.
- Em **30.10.18** foi realizada reunião com SNEA, onde o SNA solicita assinatura do Termo de Garantia da Data-Base e a ultratividade da atual CCT, sendo que o SNEA nega assinar o termo proposto e pede prazo para analisar a questão mas assumi o compromisso de manter a data-base. Além disso, SNA cobrou uma posição sobre a pauta dos aeronautas.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

- Em **30.10.18** o SNA questiona posição do SNEA sobre a pauta de reivindicações dos aeronautas e o SNEA informa que está analisando os seguintes temas:
 - Majoração do piso
 - Do tempo em solo entre etapas de voo
 - Das madrugadas e seus limites de operação
 - Assentos destinados a descanso a bordo
 - Da possibilidade de postergação do horário do término da viagem
 - Do tempo despendido em transporte fora de base

Quanto aos demais pontos, o SNEA rejeitou e sobre o índice de reajuste informou que não havia ainda uma definição.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

Segue os itens da pauta da categoria que estavam sendo analisados pelo SNEA:

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, reajustados pelo mesmo índice e na mesma data dos salários, conforme item 2.1 acima:

Comissário de Voo – Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) –

Aeronave turbo-hélice - R\$

Aeronave narrow body - R\$

Aeronave widebody - R\$

Mecânico de Voo - Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) –

Aeronave turbo-hélice - R\$

Aeronave narrow body - R\$

Aeronave widebody - R\$

Copiloto – Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) –

Aeronave turbo-hélice - R\$

Aeronave narrow body - R\$

Aeronave widebody - R\$

Comandante - Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) –

Aeronave turbo-hélice - R\$

Aeronave narrow body - R\$

Aeronave widebody - R\$

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

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

(Pauta dos aeronautas)

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 a 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 nesta Cláusula.

Parágrafo Quinto: A presente Cláusula e seus parágrafos não se aplicam aos voos exclusivamente cargueiros.

Parágrafo Sexto: Entende-se por planejamento da escala de serviço dos tripulantes qualquer programação prévia que anteceda ao início da programação da referida jornada.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

(Pauta dos aeronautas)

3.5.2. Assentos destinados a descanso a bordo

Os assentos destinados a descanso a bordo dos comissários(as) de voo reclinarão até o mesmo ângulo dos destinados aos passageiros da denominada “Classe Executiva”. Quanto à localização desses assentos, não serão escolhidos entre os que se situarem próximos de *toilettes* e dos locais a bordo destinados ao preparo e organização dos serviços de lanches e refeições, bem como serão isolados dos passageiros por cortinas.

~~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 reclinação mínima equivalente a 10 polegadas de deslocamento do encosto a partir da posição vertical (formando um ângulo mínimo de 136 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 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 reclinação dos destinados aos passageiros da classe executiva.~~

Parágrafo único: 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 reclinação das destinadas aos passageiros da classe executiva, ou no caso de inexistência desta classe, maior reclinação disponível, em fileira de assentos unicamente destinada aos tripulantes.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

(Pauta dos aeronautas)

3.3.8 Do tempo despendido em transporte fora da base (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, quando o horário de saída do transporte for superior à 30 (trinta) minutos do horário de apresentação para a programação.

Parágrafo único: Na hipótese prevista no *caput*, do tempo superior a 30 (trinta) minutos, será computado a partir do 31º (trigésimo primeiro) minuto.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

(Pauta dos aeronautas)

Cláusula nova - Da possibilidade de postergação do horário do término da viagem

O horário do término da viagem publicado em escala de serviço deverá ser respeitado, mesmo que alterações na execução da escala venham a ser realizadas.

Parágrafo único: O horário de término da viagem poderá ser postergado, desde que a alteração na escala de serviço durante sua execução seja decorrente de uma das seguintes situações, sendo de responsabilidade do comandante da aeronave a verificação desta previsão:

- a) atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção não programado;
- b) por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

- Em **07.11.18** o SNEA assina Termo de Garantia da Data-Base sem a ultratividade.
- O SNA faz um alerta que a manutenção da ultratividade permitiria que, em caso de não assinatura até a data-base, as regras da atual CCT permaneceriam vigentes.

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.

- O SNA cobra uma posição sobre os itens que estavam sendo analisados, SNEA informa que ainda está analisando.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

- Em **07.11.18** o SNEA indica pontos que consideram importantes na sua **pauta (SNEA)**:

2.3 DIÁRIAS: As diárias de alimentação, quando pagas diretamente ao aeronauta, no território nacional, serão fixadas, a partir de 01 de dezembro de 2018, em R\$ xxxx, por refeição principal (almoço, jantar ou ceia).

a) 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;

b) A diária de alimentação relativa à ceia (00:00 e 01:00, inclusive) será igual a 25% (vinte e cinco por cento) do valor estabelecido para refeições principais.

c) As diárias de alimentação serão pagas sempre que o aeronauta estiver prestando serviço ou à disposição da empresa, ~~no todo ou em parte~~, **em locais pré-determinados por estas**, 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;

3) Jantar, das 19:00 às 20:00 horas inclusive;

~~4) Ceia, entre 00:00 e 01:00 hora inclusive;~~

d) A diária de alimentação será ~~paga independentemente do serviço de alimentação a bordo da aeronave.~~ **somente quando não houver alimentação a bordo da aeronave.**

f) Quando em situação de treinamento em solo, se a empresa fornecer refeição através de serviços próprios ou de terceiros, não será devido o pagamento de diárias.

g) Sempre que o aeronauta estiver desempenhando funções administrativas, não será devido o pagamento de diárias de alimentação quando a refeição for fornecida através de serviços próprios ou de terceiros, ou, ainda, através do pagamento de vale-refeição.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

2.3.1 - Das diárias de alimentação internacionais (pauta SNEA)

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:

- América do Sul e Caribe: U\$D 18,90 (dezoito e noventa) para cada refeição principal.
- América do Norte e México: U\$D 21,00 (vinte e um) para cada refeição principal.
- Europa: \$ 21,00 (vinte e um) Euros para cada refeição principal.
- Inglaterra: \$ 21,00 (vinte e uma) Libras para cada refeição principal.
- Demais países: U\$D 21,00 (vinte e um) 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, considerando o câmbio do dia do voo;~~

Parágrafo Terceiro: A diária de alimentação relativa ao café da manhã será igual a 25% do valor estabelecido para as refeições principais, não sendo devido seu pagamento quando o café da manhã for disponibilizado no hotel;

~~Parágrafo Quarto: A diária de alimentação relativa à ceia será igual a 25% do valor estabelecido para refeições principais.~~

~~Parágrafo Quinto: As empresas poderão disponibilizar os valores das diárias em cartões corporativos.~~

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

3.1 – Da empregabilidade (pauta SNEA)

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, **em seus prazos mínimos**;

Parágrafo Primeiro - A garantia acima cessará na data em que o aeronauta adquirir direito à aposentadoria, junto à Previdência Social, na modalidade “tempo de contribuição”, **em seus prazos mínimos**;

Parágrafo Segundo - A presente disposição somente produzirá efeito após comunicação do aeronauta dirigida à empresa de ter atingido esta condição, **devendo ser apresentada a Certidão de Tempo de Contribuição (CTC) emitida pelo Instituto Nacional de Seguridade Social**.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

3.1.2. NORMAS EM CASO DE NECESSIDADE DE REDUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO (pauta SNEA)

Se houver necessidade de redução da força de trabalho, as demissões ocorrerão por função, **ou por equipamento**, ~~observados os critérios abaixo~~ **observada a sequência dos critérios abaixo:**

- a) O aeronauta que manifestar, sem perda de seus direitos, interesse em deixar o emprego, se o custo for aceitável pela empresa;
- b) Os que estiverem em ~~processo de admissão ou estágio inicial na empresa~~ **período de experiência na empresa;**
- 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;~~
- c) **Os aposentados e/ou licenciados provenientes do serviço público direto ou indireto que recebam algum tipo de benefício pecuniário e/ou os que estiverem na reserva remunerada militar, Forças Armadas e/ou forças complementares estaduais (decreto 4307 que regulamenta a Lei de Remuneração dos Militares), respeitada a ordem decrescente de antiguidade na empresa, e desde que notificado previamente pelo empregado.**
- d) ~~Os aposentáveis com complementação ou suplementação salarial integral, respeitada a ordem decrescente de antiguidade na empresa;~~
- d) **Os aposentados pelo Instituto Nacional de Seguridade Social, respeitada a ordem decrescente de antiguidade na empresa, e desde que notificado previamente pelo empregado.**
- e) Os de menor antiguidade na empresa.

Parágrafo primeiro: caracteriza-se a redução da força de trabalho pela efetiva dispensa, por iniciativa da empresa, em número superior a 15% (quinze por cento) dos seus aeronautas, durante a vigência da CCT.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

3.2.5. INDENIZAÇÃO (pauta SNEA)

As empresas pagarão a remuneração correspondente ao trabalho não realizado quando o aeronauta não exercer sua atividade prevista, **por motivos técnicos ou operacionais** alheios 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.

Parágrafo único: As empresas que estabelecerem forma de remuneração pactuada através Acordo Coletivo de Trabalho firmado com o Sindicato Nacional dos Aeronautas, ficarão desobrigadas do cumprimento dessa cláusula.

3.2.5. Indenização (pauta AERONAUTAS)

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.

Parágrafo Primeiro: O valor a ser pago pela parte variável não poderá ser menor que aquele resultante do planejamento da escala ao iniciar o mês.

Parágrafo Segundo: Quando o aeronauta não exercer sua atividade prevista por motivo de dispensa médica, até o limite de 15 dias ao ano, consecutivos ou não, o valor a ser pago pela parte variável não poderá ser menor que aquele resultante do planejamento da escala ao iniciar o mês.

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

3.3.14. Das madrugadas e seus limites de operação (pauta SNEA)

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.

Parágrafo Sexto: Os limites de madrugada previstos no *caput* não se aplicarão para instrução em simulador.

Parágrafo Sétimo: O artigo 36 da lei 7183 perderá seus efeitos na aplicação dessa cláusula.

3.3.14. Das madrugadas e seus limites de operação (pauta AERONAUTAS)

Inclusão do Parágrafo Sexto:

O tripulante não poderá ser escalado para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00h e 08:00h se este tripulante tiver realizado 02 (duas) operações consecutivas na madrugada nas 48 (quarenta e oito) horas anteriores a esta jornada.



www.aeronautas.org.br

 [sindiconacionaldos aeronautas](https://www.facebook.com/sindiconacionaldos aeronautas)

 [@aeronautas_sp](https://twitter.com/aeronautas_sp)

HISTÓRICO DA NEGOCIAÇÃO COLETIVA

CCT AVIAÇÃO REGULAR - 2018/2019

CLÁUSULA NOVA: Controle de Entrega de E.P.I. (pauta SNEA)

As empresas poderão adotar sistema eletrônico para gestão e entrega de E.P.I.s, nos termos do item 6.6.1, alínea “h”, da Norma Regulamentadora 6, do Ministério do Trabalho e Emprego.

PRÓXIMOS PASSOS

- Em 09.11.18, o SNEA informa ao SNA o cancelamento da reunião agendada para o dia 13.11.18.
- Próxima reunião de negociação entre SNEA e SNA ocorrerá em 22.11.18 às 09:30h
- Próxima AGE – CCT Aviação Regular 2018/2019 ocorrerá em 22.11.18 às 14:30h



www.aeronautas.org.br

 [sindicatonacionaldos aeronautas](https://www.facebook.com/sindicatonacionaldos aeronautas)

 [@aeronautas_sp](https://twitter.com/aeronautas_sp)

Muito obrigado!

e-mail juridico@aeronautas.org.br
tel.: (11) 5531-0318