

ÍNDICE

1	APRESENTAÇÃO	6
1.1	ABRANGÊNCIA	6
1.2	VIGÊNCIA.....	6
1.3	REGÊNCIA.....	6
2	ITENS ECONÔMICOS	6
2.1	SALÁRIOS	6
2.2	PISO SALARIAL.....	7
2.3	DIÁRIAS.....	7
2.3.1	DAS DIÁRIAS DE ALIMENTAÇÃO INTERNACIONAIS	8
2.4	VALE ALIMENTAÇÃO (“VA”)	8
2.5	ABONO	9
2.6	SEGURO	9
3	ITENS SOCIAIS.....	9
3.1	DA EMPREGABILIDADE	9
3.1.1	GARANTIA DE EMPREGO, POR TRÊS ANOS, ÀS VÉSPERAS DA APOSENTADORIA POR TEMPO DE CONTRIBUIÇÃO, JUNTO À PREVIDÊNCIA SOCIAL	9
3.1.2	NORMAS EM CASO DE NECESSIDADE DE REDUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO	10
3.1.3	GARANTIA DE EMPREGO AO ACIDENTADO	10
3.1.4	SALÁRIO SUBSTITUIÇÃO	10
3.1.5	RECRUTAMENTO INTERNO	10
3.1.6	DISPENSA POR JUSTA CAUSA.....	11
3.1.7	GARANTIA NO RETORNO DA LICENÇA PREVIDENCIÁRIA	11
3.1.8	ESTABILIDADE APÓS TRANSFERÊNCIA POR INICIATIVA DO EMPREGADOR	11
3.1.9	GARANTIA À AERONAUTA GESTANTE.....	11
3.1.10	COMPLEMENTAÇÃO DO BENEFÍCIO PREVIDENCIÁRIO.....	11
3.1.11	COMUNICAÇÃO DE ACIDENTE DE TRABALHO.....	12
3.1.12	READMISSÃO ATÉ 12 MESES CONTADOS DA DISPENSA	12
3.1.13	PARCEIRO(A) DO MESMO SEXO	12
3.1.14	HOMOLOGAÇÃO DO TERMO DE RESCISÃO	12
3.1.15	CONTRATAÇÃO DE PROFISSIONAIS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA - PCD - HABILITADO OU REABILITADO.....	12

3.1.16	APRENDIZ	13
3.2	DA REMUNERAÇÃO.....	13
3.2.1	CÁLCULOS DO VARIÁVEL PARA FINS DE FÉRIAS E DE DÉCIMO TERCEIRO	13
3.2.2	CURSOS E REUNIÕES OBRIGATÓRIOS	13
3.2.3	COMPENSAÇÃO ORGÂNICA	13
3.2.4	CORREÇÃO DAS VERBAS ESTIMADAS EM VALORES FIXOS.....	13
3.2.5	INDENIZAÇÃO ESCALA PROGRAMADA VS. REALIZADA.....	13
3.2.6	DOMINGOS E FERIADOS	14
3.2.7	RESERVA E SOBREAVISO	14
3.2.8	IGUALDADE REMUNERATÓRIA	14
3.2.9	DISCRIMINAÇÃO E COMPROVAÇÃO DO PAGAMENTO DA REMUNERAÇÃO	15
3.2.10	GARANTIA DOS GANHOS.....	15
3.2.11	GARANTIA DE CRECHE À AERONAUTA.....	15
3.2.12	PAGAMENTO DE SIMULADOR	16
3.2.13	INDENIZAÇÃO ANUAL POR "DIFERENCIAL CARGUEIRO".....	16
3.2.14	INDENIZAÇÃO QUANDO A PROGRAMAÇÃO ADENTRAR PERÍODOS DE FOLGA.....	16
3.2.15	PRIORIDADE PARA UPGRADE EM DESLOCAMENTO A SERVIÇO EM AERONAVES LATAM.....	17
3.3	DO REGIME DE TRABALHO	19
3.3.1	DA AMPLIAÇÃO DA JORNADA.....	19
3.3.2	AFASTAMENTO DA ESCALA DE AERONAUTAS GRÁVIDAS	19
3.3.3	ABONO DE FALTA A ESTUDANTE	19
3.3.4	DISPENSA DE RESERVA	19
3.3.5	ESCALA DE TRIPULANTES	19
3.3.6	AMPLIAÇÃO DAS AUSÊNCIAS LEGAIS	19
3.3.7	HORÁRIO DA CONDUÇÃO FORNECIDA PELA EMPRESA.....	20
3.3.8	IN ITINERE	20
3.3.9	JORNADA SEMANAL	20
3.3.10	ABONO DE FALTA PARA LEVAR O FILHO AO MÉDICO	20
3.3.11	DO SOBREAVISO	20
3.3.12	DA RESERVA.....	21
3.3.13	DO TEMPO EM SOLO ENTRE ETAPAS DE VOO	22
3.3.14	DAS MADRUGADAS E SEUS LIMITES DE OPERAÇÃO.....	22
3.3.15	BASE CONTRATUAL.....	23

3.3.16	DESCANSO APÓS ATIVIDADES PRESENCIAIS.....	23
3.3.17	E-LEARNINGS NA BASE CONTRATUAL.....	23
3.3.18	E-LEARNINGS DURANTE PROGRAMAÇÃO DE VOO	24
3.3.19	VOOS “SAFETY CASE”	24
3.3.20	DIFERENCIAL CARGUEIRO	24
3.3.21	DO DIA SEM PROGRAMAÇÃO EM ESCALA DE VOO (OFF)	29
3.3.22	DA VIAGEM DE DEZ E OITO DIAS.	29
3.3.23	DO TRIPULANTE EXTRA A SERVIÇO	30
3.4	DAS FOLGAS.....	30
3.4.1	DOS DIAS DE INATIVIDADE.....	30
3.4.2	FOLGA ANIVERSÁRIO	30
3.4.3	FOLGA AGRUPADA	30
3.4.4	FOLGA SIMPLES E FOLGA COMPOSTA.....	30
3.4.5	COINCIDÊNCIA DE FOLGAS	31
3.4.6	FOLGAS FIXAS ANUAIS	31
3.4.7	DAS FOLGAS MENSAIS E ESCALAS DE TRABALHO	31
3.4.8	SOLICITAÇÃO DE FOLGAS NA ESCALA MENSAL;	31
3.4.9	CÁLCULO DE DSR.....	32
3.4.10	PERÍODO OPOSTO	32
3.4.11	MONOFOLGA	32
3.4.12	DA ESCALA DE SERVIÇOS	33
3.4.13	PEDIDO DE FOLGA PARA ESTUDANTES	33
3.4.14	CONCESSÃO DE HORAS ADICIONAIS EM FOLGAS E REPOUSOS REGULAMENTARES PARA SITUAÇÕES URGENTES E DE CONTINGÊNCIA	33
3.4.15	LICENÇA NÃO REMUNERADA.....	34
3.4.16	BIDDING DE FOLGAS	34
3.5	DO DESCANSO E REPOUSO	34
3.5.1	ACOMODAÇÃO INDIVIDUAL.....	34
3.5.2	ASSENTOS DESTINADOS A DESCANSO A BORDO	34
3.6	DO DESLOCAMENTO	35
3.6.1	TRIPULANTE EXTRA	35
3.6.2	PASSE LIVRE.....	35
3.6.3	PASSE LIVRE - ÔNIBUS	36
3.6.4	CONCESSÃO DE PASSAGENS	36

3.6.5	FRANQUIA DE BAGAGEM.....	36
3.7	DAS FÉRIAS.....	37
3.7.1	FÉRIAS PARA CÔNJUGE.....	37
3.7.2	INÍCIO DO PERÍODO DE GOZO DAS FÉRIAS.....	37
3.7.3	RODÍZIO DE FÉRIAS.....	37
3.7.4	CONCESSÃO DE FÉRIAS.....	37
3.7.5	FRACIONAMENTO DE FÉRIAS.....	37
3.7.6	DA POSSIBILIDADE DE COMPRA DE 1/3 DAS FÉRIAS.....	38
3.8	DA SAÚDE DO AERONAUTA.....	38
3.8.1	SERVIÇO DE MEDICINA DA AVIAÇÃO.....	38
3.8.2	ATESTADOS MÉDICOS.....	38
3.8.3	ASSISTÊNCIA AOS EMPREGADOS.....	38
3.8.4	DISPENSA PARA EXAMES MÉDICOS (CMA).....	38
3.8.5	MEDICINA E SEGURANÇA DO TRABALHO.....	38
3.8.6	RESSARCIMENTO DE DESPESAS MÉDICAS.....	39
3.8.7	AUXÍLIO FUNERAL.....	39
3.9	DAS REVALIDAÇÕES E DOCUMENTAÇÕES.....	39
3.9.1	TAXA DE REVALIDAÇÃO DE CERTIFICADOS.....	39
3.9.2	DOCUMENTAÇÃO PARA VOOS INTERNACIONAIS.....	39
3.10	DO FORNECIMENTO DE MATERIAIS.....	40
3.10.1	MATERIAIS E EQUIPAMENTOS GRATUITOS.....	40
3.10.2	DESCONTOS EM FOLHA DE PAGAMENTO.....	40
3.10.3	QUEBRA DE MATERIAL.....	40
3.11	DOS UNIFORMES.....	40
3.12	DA PROMOÇÃO.....	40
3.13	COMITÊ DE GERENCIAMENTO DE FADIGA.....	40
3.14	REMUNERAÇÃO DO TEMPO DE SOLO.....	41
4	DA ORGANIZAÇÃO SINDICAL.....	41
4.1	QUADRO DE AVISOS.....	41
4.2	ENCONTROS BIMESTRAIS.....	41
4.3	AFASTAMENTO DE ESCALA POR SOLICITAÇÃO DO SINDICATO.....	42
4.4	GARANTIA AOS REPRESENTANTES SINDICAIS.....	42
4.5	DESCONTO EM FAVOR DO SINDICATO.....	42

4.6	LIBERAÇÃO DE DIRIGENTE SINDICAL	42
4.7	LIVRE ACESSO DO DIRIGENTE SINDICAL À EMPRESA	43
4.8	FREQÜÊNCIA LIVRE AO SINDICATO	43
4.9	ENCAMINHAMENTO DAS GUIAS DE DESCONTO	43
4.10	LIBERAÇÃO PARA CONGRESSOS	43
4.11	REMUNERAÇÃO DO DIRETOR SINDICAL	43
4.12	CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL	43
4.13	SINDICALIZAÇÃO	44
4.14	RELAÇÃO SEMESTRAL DE AERONAUTAS ADMITIDOS E DEMITIDOS	44
5	DAS PENALIDADES	44
5.1	MULTA POR ATRASO NO PAGAMENTO DO SALÁRIO	44
5.2	INDENIZAÇÃO POR RETENÇÃO DA CTPS	44
5.3	MULTA POR DESCUMPRIMENTO DA CONVENÇÃO	44
6	REGRA DE TRANSFERÊNCIAS DE BASE CONTRATUAL	45
7	DO TREINAMENTO INICIAL FORA DA BASE CONTRATUAL	45
8	PREVALÊNCIA	45
9	FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA	45
10	AUSÊNCIA DE ULTRATIVIDADE	46
11	AUTORIZAÇÃO ASSEMBLEAR	46
12	SOLUÇÃO DE CONFLITOS	46
13	FORO COMPETENTE	46
14	EFEITOS	46
15	PRORROGAÇÃO/REVISÃO	46
16	DISPOSIÇÕES FINAIS	47

ACORDO COLETIVO DE TRABALHO - 2020/2022
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS E ABSA AEROLINHAS BRASILEIRAS S/A

1 APRESENTAÇÃO

Que entre si celebram, de um lado,

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (“SNA” ou “SINDICATO”), entidade sindical inscrita no CNPJ nº 33.452.400/0002-78 e Código Sindical nº 000.000.500.08214-6, com sede na Rua Barão de Goiânia nº 76, Congonhas, São Paulo, SP, CEP 04612-020, neste ato representado na forma de seu estatuto social pelo seu Presidente, Sr. Ondino Dutra Cavalheiro Neto, CPF nº 941.799.050-00.

E de outro lado,

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

1.1 ABRANGÊNCIA

As condições estabelecidas no presente Acordo Coletivo de Trabalho (“ACT” ou “ACORDO”) abrangem todos os aeronautas da operação cargueira da EMPRESA e que são representados pelo SINDICATO em sua base territorial nacional (conforme carta sindical).

1.2 VIGÊNCIA

O presente ACT terá vigência de **1º de dezembro de 2020 até 30 de novembro de 2022** – 24 meses, exceto a cláusula 2, que vigorará de 1º de dezembro de 2020 até 30 novembro de 2021.

Parágrafo Único: Os reajustes, cláusula 2 - ITENS ECONÔMICOS para o período de **1º de dezembro de 2021 até 30 novembro de 2022** será objeto de nova negociação coletiva.

1.3 REGÊNCIA

O presente Acordo é regido pela Consolidação das Leis do Trabalho, lei 13.467 de 13 de Julho de 2017, artigo 611, item A, parágrafo terceiro.

2 ITENS ECONÔMICOS

2.1 Salários

Os salários dos aeronautas, vigentes em 30 de novembro de 2020, **não** serão reajustados.

2.2 Piso Salarial

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

- I. **Copiloto:** Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) – R\$ 4.900,00 (quatro mil e novecentos reais).
- II. **Comandante:** Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) – R\$ 9.133,14 (nove mil, cento e trinta e três reais e quatorze centavos).

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

2.3 Diárias

As diárias de alimentação, quando pagas diretamente ao aeronauta, no território nacional, serão fixadas, a partir de 1º de dezembro de 2020, em R\$ 80,50 (oitenta e oito reais e cinquenta centavos), prevalecendo valor superior previsto na Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular, 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.

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

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

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

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

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

Parágrafo Quinto: A ABSA passará, a partir da vigência deste acordo, a remunerar as diárias nacionais vencidas em programações de voos/simulador e atividades de solo (Aulas

presencias e Web, reuniões, etc.) serão remunerados em depósito bancário, sendo:

	PROGRAMAÇÃO DE VOO / SIMULADOR	ATIVIDADE DE SOLO
VALOR	R\$ 80,50	R\$ 29,00

2.3.1 Das diárias de alimentação internacionais

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

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

	USA	CEAM	SAM	CHILE	ARG/VEN	EUR	ENG
CAFÉ DA MANHÃ	\$ 6,42	\$ 5,76	\$ 6,00	\$ 6,29	\$ 5,76	€ 5,76	GBP 5,76
ALMOÇO	\$ 25,68	\$ 23,05	\$ 21,00	\$ 25,15	\$ 23,05	€ 23,05	GBP23,05
JANTAR	\$ 25,68	\$ 23,05	\$ 21,00	\$ 25,15	\$ 23,05	€ 23,05	GBP23,05
CEIA	\$ 25,68	\$ 23,05	\$ 21,00	\$ 25,15	\$ 23,05	€ 23,05	GBP23,05

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

Parágrafo Terceiro: 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.

2.4 Vale alimentação (“VA”)

A partir de 1º de dezembro de 2020, a EMPRESA concederá, após o período de experiência na EMPRESA, de noventa dias contados da data de admissão, um vale alimentação aos seus aeronautas, que não tem natureza salarial, sem ônus para os mesmos, até o dia 20 de cada mês, de acordo com a tabela abaixo:

FUNÇÃO	VALOR VA R\$
Comandante	R\$ 1.120,00 (um mil e cento e vinte reais)
Copiloto	R\$ 605,00 (seiscentos e cinco reais)

Parágrafo Primeiro: Será garantido vale alimentação, de acordo com a tabela acima, ao aeronauta afastado por motivo de doença ou acidente de trabalho, pelo prazo de 180 (cento

e oitenta) dias, a contar da concessão desse benefício.

Parágrafo Segundo: A empresa, em negociação com Sindicato, optou pela manutenção do VA previsto nesta cláusula e não pelo reajuste salarial. Esta opção não exclui eventual negociação e reivindicação pelo Sindicato de reposição salarial referente aos períodos de 01.12.2019 a 30.11.2020, e de 01.12.2020 a 30.11.2021.

2.5 Abono

A EMPRESA pagará, a título de abono – que não tem natureza salarial, em 2 (duas) parcelas – 1ª parcela 06.01.2021 e 2ª parcela 06.07.2021, conforme tabela abaixo:

FUNÇÃO	1ª parcela	2ª parcela
Comandante	R\$ 2.880,00	R\$ 2.880,00
Copiloto	R\$ 1.560,00	R\$ 1.560,00

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

Parágrafo Segundo: A EMPRESA, em negociação com Sindicato, optou pela manutenção do abono previsto nesta cláusula e não pelo reajuste salarial. Esta opção não exclui eventual negociação e reivindicação pelo Sindicato de reposição salarial referente aos períodos de 01.12.2019 a 30.11.2020, e de 01.12.2020 a 30.11.2021.

2.6 Seguro

A EMPRESA pagará, a partir de 1º de dezembro de 2020, 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\$ 17.230,77 (dezessete mil, duzentos e trinta reais e setenta e sete 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

A EMPRESA se compromete a não demitir, salvo em caso de justa causa ou acordo, o aeronauta que contar com mais de 10 (dez) anos de empresa e esteja a 3 (três) anos ou

menos para adquirir o direito à aposentadoria.

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

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

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

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

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

Parágrafo Primeiro: Caso entre os demitidos estejam comandantes de menor antiguidade, fica assegurado aos mesmos, o direito de optar pela adesão ao PDV ou ao PDV PAPI, com todos os direitos inerentes à dispensa sem justa causa e sem quitação plena e irrevogável dos direitos decorrentes da relação empregatícia, **ou** pela manutenção do emprego assumindo a função de copiloto com a respectiva remuneração de copiloto. Neste caso, independente da CHT, o comandante passará a ser copiloto e com a remuneração de copiloto. A empresa dará prioridade na recontração dos pilotos demitidos em caso de redução de força de trabalho.

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

3.1.3 Garantia de emprego ao acidentado

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

3.1.4 Salário substituição

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

3.1.5 Recrutamento interno

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

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

3.1.6 Dispensa por justa causa

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

3.1.7 Garantia no retorno da licença previdenciária

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

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

3.1.8 Estabilidade após transferência por iniciativa do empregador

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

3.1.9 Garantia à aeronauta gestante

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

3.1.10 Complementação do benefício previdenciário

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 Comunicação de acidente de trabalho

Diante da importância que envolve o assunto, a empresa manterá o SINDICATO informado quanto aos acidentes do trabalho verificados, e, para tanto:

- I. Nos meses de abril, julho, outubro, e janeiro, enviarão cópia do Anexo completo previsto no item 5.22, letra "E" da NR-05 para fins estatísticos.
- II. Nos casos de acidentes fatais verificados no âmbito ou nas dependências das 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.

3.1.12 Readmissão até 12 meses contados da dispensa

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

3.1.13 Parceiro(a) do mesmo sexo

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

3.1.14 Homologação do termo de rescisão

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

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

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

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

3.1.15 Contratação de profissionais portadores de deficiência - PCD - Habilitado ou reabilitado

Considerando que a profissão de aeronauta, regulamentada por lei, tem como exigência a

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

3.1.16 Aprendiz

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

3.2 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 voados no período aquisitivo, aplicando o valor na data da concessão.

3.2.2 Cursos e reuniões obrigatórios

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

3.2.3 Compensação orgânica

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

3.2.4 Correção das verbas estimadas em valores fixos

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

3.2.5 Indenização Escala Programada vs. Realizada

A EMPRESA pagará a remuneração correspondente ao trabalho não realizado quando o aeronauta não exercer sua atividade prevista, por motivo alheio à sua vontade, se outra equivalente não lhe for atribuída no lugar daquela não realizada dentro do mesmo mês.

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

Parágrafo Primeiro: será garantido para efeito de pagamento comparação da escala publicada x realizada em caso de licença nojo e licença médica limitado a um evento anual.

Parágrafo Segundo: Entende-se como licença nojo a ausência do tripulante ao trabalho por até 2 (dois) 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 Terceiro Entende-se como licença médica por ausência do tripulante ao trabalho até 15 dias consecutivos em caso de enfermidade comprovada através de atestado médico e enviado à empresa em até 24 horas após o referido afastamento.

3.2.6 Domingos e feriados

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

Parágrafo Único: Para efeito de definição de domingos e feriados, 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:

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

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

3.2.8 Igualdade remuneratória

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

Parágrafo Segundo: Não haverá diferenciação remuneratória entre Comandantes nas horas variáveis durante o exercício de suas funções a bordo. O valor fixado passa a ser o de acordo com a tabela abaixo.

CP - RUBRICA	VALOR R\$/HR - CP	VALOR R\$/HR – FO	PROPORÇÃO
SEMANAL DIURNO	169,85	94,57	1
SEMANAL NOTURNO	232,69	129,56	1,37
DOM/FER DIURNO	339,70	189,14	2
DOM/FER NOTURNO	465,38	259,13	2,74

Parágrafo Terceiro: Fica vedada a dispensa imotivada de todos os COMANDANTES e COPILOTOS durante o período de vigência deste Acordo Coletivo de Trabalho conforme prevê o artigo 611-A parágrafo 3º da CLT, tendo em vista a redução salarial disposta na cláusula 3.2.9 excetuando os seguintes casos:

- I. Justa Causa
- II. Piloto com mais de 65 anos (ICAO – Anexo 1, Emenda 172, Caput 2.1.10)
- III. Perda do Certificado Médico Aeronautico (CMA)
- IV. Perda de habilitações técnicas após cumprir todas as fases previstas no programa de treinamento da Empresa (PTO).
- V. Mútuo acordo, conforme previsto no art. 484-A, CLT.
- VI. Pedido de demissão.

3.2.9 Discriminação e comprovação do pagamento da remuneração

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

3.2.10 Garantia dos ganhos

É garantida a remuneração correspondente ao dia que o aeronauta tiver de faltar para o recebimento do PIS, com exceção daqueles que recebem diretamente na empresa.

3.2.11 Garantia de creche à aeronauta

O SINDICATO indicará à EMPRESA as creches distritais com as quais a EMPRESA assinará convênio (nas condições de mercado), cujo custo ficará por conta da EMPRESA durante 24 (vinte e quatro) meses, desde que requerido o benefício e iniciada a utilização até o sexto mês após o parto.

Parágrafo Primeiro: Para a determinação das creches mais apropriadas a necessidade

das aeronautas, o Sindicato dos Aeronautas, contará com a colaboração da empresa, para coleta de subsídios;

Parágrafo Segundo: Nas condições acima estabelecidas, a empresa poderá optar por adotar o sistema de reembolso creche, mediante a apresentação de **NOTA** fiscal do estabelecimento de ensino.

3.2.12 Pagamento de simulador

O tempo despendido pelo aeronauta em simulador será remunerado.

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

3.2.13 Indenização anual por "diferencial cargueiro"

Parágrafo Primeiro: Pagamento de um valor anual líquido a título de indenização, isento de contribuições fiscais e previdenciárias.

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

Parágrafo Segundo: Os pagamentos incorrerão após 60 dias a contar do registro do ACORDO no Ministério da Economia, de maneira proporcional no ano de sua assinatura.

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

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

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

Parágrafo Sexto: Os valores devidos neste item serão pagos conforme tabela abaixo:

DATA / PAGAMENTO	COMANDANTE	COPILOTO
JANEIRO/2021 (ref. 2020)	R\$ 20.000,00	R\$ 10.000,00
JANEIRO/2021 (ref. 2021)	R\$ 20.000,00	R\$ 10.000,00
JULHO/2021 (ref. 2021)	R\$ 20.000,00	R\$ 10.000,00
JANEIRO/2022 (ref. 2022)	R\$ 40.000,00	R\$ 20.000,00

3.2.14 Indenização quando a programação adentrar períodos de folga

A indenização será paga na ocorrência das seguintes condições:

Parágrafo primeiro: A folga que sofrer alteração em seu horário de início superior a 1 (uma) hora gerará o pagamento de valores a título de indenização:

	COMANDANTE	COPILOTO
TOQUE EM FOLGA	R\$ 1.000,00	R\$ 600,00

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

Parágrafo Terceiro: Quando o atraso no horário de início da folga for superior a 1 (uma) hora e inferior a 12 (doze) horas, a folga será indenizada e poderá ser atrasada no mesmo montante de tempo do atraso, permanecendo a folga efetiva com 24 horas integrais 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.

Parágrafo Quarto: Se o atraso do horário de início da folga for superior a 12 (doze) horas, a folga deve ser realocada em outra data, preferencialmente dentro do mesmo mês.

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

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

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

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

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

Parágrafo Primeiro: Deslocamentos em aeronaves cargueiras.

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

Parágrafo Segundo: Deslocamentos em aeronaves de passageiros.

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

- I. 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.
- II. Aplicam-se a voos internacionais, em aeronaves wide body LATAM que possuam Classe
- III. Executiva e em rotas com 4 (quatro) horas de voo ou mais (inclui a rota GRU-SCL-GRU);
- IV. Caso não seja possível o upgrade, os tripulantes da EMPRESA podem ser alocados na classe econômica, sendo que aos Comandantes e os Copilotos, haverá indenização por evento conforme tabela abaixo:

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

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

3.3 Do regime de trabalho

3.3.1 Da ampliação da jornada

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

3.3.2 Afastamento da escala de aeronautas grávidas

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

3.3.3 Abono de falta a estudante

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

3.3.4 Dispensa de reserva

Até 6 (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:

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

Parágrafo Terceiro: Tão logo cesse o período de concessão desta cláusula, a aeronauta 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 disponibilizará, em formato digital, 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 disposta no inciso III do artigo 473 da CLT, passará a ser de 20 (vinte)

dias consecutivos, desde que requerido pelo aeronauta em até dois dias úteis após o parto.

3.3.7 Horário da condução fornecida pela empresa

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

3.3.8 In Itinere

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

3.3.9 Jornada 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 seguirá a tabela abaixo:

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

Parágrafo Quinto: 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, a EMPRESA e SINDICATO comprometem-se a atuar em conjunto perante as administrações aeroportuárias a fim de viabilizar as instalações adequadas.

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

3.3.13 Do tempo em solo entre etapas de voo

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

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

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

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

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

3.3.14 Das madrugadas e seus limites de operação

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

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

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

Parágrafo Terceiro: 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, hora legal onde o tripulante está aclimatado.

3.3.15 Base Contratual

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

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

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

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

Parágrafo Quarto: Os critérios previstos nos parágrafos primeiro, segundo e terceiro 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.

3.3.16 Descanso após Atividades presenciais

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

3.3.17 E-learning na base contratual

O descanso regulamentar após as aulas web na base contratual do aeronauta respeitaram a tabela abaixo:

AULA WEB	TEMPO DE DESCANSO
Aulas online até 4 horas	8 horas de descanso
Aulas online com mais de 4 horas	10 horas de descanso

3.3.18 E-learnings durante programação de voo

A EMPRESA poderá programar treinamentos online/e-learning a seu exclusivo critério, os quais também poderão ser realizados em períodos de pernoite superiores aos períodos mínimos requeridos para cada jornada. Exemplo: treinamento de 4 (quatro) horas só poderá ser programado em pernoites de repouso mínimo de 16 (dezesesseis) horas, já descontados os 30 (trinta) minutos após o corte, bem como tempo de deslocamento para jornadas que requeiram repouso de 12 (doze) horas.

Parágrafo Primeiro: Não será permitido programar estes treinamentos para pernoites de estadia mínima requerida.

Parágrafo Segundo: A EMPRESA disponibilizará o link de acesso ao treinamento 30 (trinta) dias antes do dia agendado para tal, permitindo ao tripulante efetuar o treinamento antecipadamente, como lhe convier.

Parágrafo Terceiro: O tempo compreendido entre o término do repouso e início de nova jornada de trabalho não é considerado tempo à disposição da EMPRESA, sendo permitida programação de e-learning em escala neste período.

Parágrafo Quarto: Em caso de necessidade operacional, o treinamento poderá ser cancelado, e o mesmo não poderá ser reprogramado em período inferior a 7 (sete) dias após a alteração.

Parágrafo Quinto: Para curso de até 4(quatro) horas será permitido o tripulante após um intervalo de mínimo de duas horas assumir uma programação de voo onde o tempo do curso realizado seja somado ao tempo de jornada da programação de voo, respeitando-se os limites das tabelas de regulamentação. Para cursos com mais de 4h (quatro horas), será respeitado o intervalo de descanso pré-voo.

Parágrafo Sexto: Fica a EMPRESA obrigada prover conexão internet gratuita para o tripulante no local onde for ser realizado o e-learning.

3.3.19 Voos “safety case”

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

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

3.3.20 Diferencial Cargueiro

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

- I. Inclusão do *roster* diário, em complemento ao art. 26, Lei 13.475/2017.
- II. As alterações de itinerário das aeronaves e programações de voos se farão

por meio do *roster* diário, com publicação oficial diária às 20:00 LT (Local Time) BR (Brasília) e/ou quando devidamente informados pelo departamento de Escala de Voos (Roles), via e-mail corporativo, acessível, permanentemente, através do portal web LATAM.

- III. Os pilotos poderão consultar seus *rosters* diários a qualquer tempo, porém não precisam fazê-lo quando estiverem em período de desobrigação, a saber:
 - i. Repouso Regulamentar.
 - ii. Folgas.
- IV. Os pilotos deverão se informar sobre suas programações nas seguintes situações:
 - i. Às 20:00 LT BR e/ou quando informado da liberação pelo departamento de Escala de Voos, via e-mail corporativo; ou
 - ii. Imediatamente antes de iniciar um período de desobrigação; e/ou
 - iii. Imediatamente após terminar o seu período de desobrigação.
- V. Nenhuma programação publicada no *roster* diário poderá adentrar período de desobrigação em andamento.

Parágrafo Segundo - Ajustes em escala por situações urgentes e/ou de contingência;

Situações urgentes e/ou de contingência são aquelas não previstas e que ocorrem independentemente da intenção das PARTES.

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

- v. Condições meteorológicas adversas que provoquem alteração em horários de operação;
 - vi. Aeronaves que seguem a aeroportos de alternativa;
 - vii. NOTAM – informação de ocorrências em aeroportos envolvidos na programação das aeronaves;
 - viii. SLOT de Aeroportos – restrições de horários de operação estabelecido pela administração dos aeroportos e Controle do Espaço Aéreo;
 - ix. Alterações provocadas por trâmites documentais exigidos por autoridades aeroportuárias, não diretamente gerenciadas pela EMPRESA;
 - x. Situações de contingência ocasionadas por necessidades de pilotos não previstas, como licenças, dispensas médicas, regularização de documentação pessoal, etc.;
- III. Durante um período de desobrigação em andamento, a EMPRESA não entrará em contato com o piloto, exceto para realização de *wake up call*.
- IV. A EMPRESA, através de seu departamento de Escala de Voos e Coordenação de Voos, poderá utilizar a prerrogativa de contatar pilotos, individual ou coletivamente, para buscar prover cobertura às programações alteradas.
- i. O atendimento a este contato fica à critério dos pilotos, não sendo, portanto, obrigatório que se disponibilizem para o atendimento da situação urgente e/ou de contingência.
- V. Serão estabelecidas oportunamente linhas telefônicas nacionais e internacionais que correspondem ao departamento de Escala de Voos e Coordenação de Voos para facilitar a identificação da chamada e atendimento discricionário pelos pilotos.
- VI. Critérios Básicos e Gerais:
- i. Nenhum adiantamento terá apresentação de forma a adentrar período de desobrigação em andamento.
 - ii. 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.
 - 1. Se a programação original (via *roster* diário) já contiver o horário da madrugada, a antecipação da comunicação é considerada já realizada.

2. Somente se consideram adiantamentos ou atrasos as alterações relativas aos horários publicados no *roster* diário.
- iii. A ativação do tripulante ocorrerá pelo sistema de *wake up call*.
- iv. Os contatos de alteração de horário pela EMPRESA em relação ao *roster* diário feitos ao piloto não configuram compromisso prévio de aceitação da alteração e não acarretará prejuízo em caso de não aceitação.
- v. Após o cumprimento do repouso regulamentar e/ou folgas vigentes e períodos adicionais concedidos neste ACORDO, os pilotos poderão atender a atrasos e adiantamentos contingenciais, quando ocorrerem, dentro ou fora da base contratual.
- vi. Finalizado o período de desobrigação, o tripulante deverá consultar seu *roster* diário e seu e-mail.
- vii. O tripulante será informado de uma alteração em sua escala de trabalho por meio do *roster* diário e/ou contato realizado pela EMPRESA e/ou por e-mail para quando o piloto estiver em período de desobrigação e, também, para ratificação, por escrito, de uma alteração previamente informada.

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

- i. Alteração a um tripulante que não estava previamente programado para voar durante a madrugada:
 1. O tripulante deverá ser informado com, pelo menos, 10 (dez) horas de antecipação em relação ao novo horário de apresentação;
 2. Pode ser informado através do *roster* diário anterior e/ou através de contato realizado pela empresa.
- ii. Alteração a um tripulante que já estava previamente programado para voar durante a madrugada:
 1. Adiantamentos e atrasos, neste período, de até 2 (duas) horas nos adiantamentos e 4 (quatro) no atraso, são alterações regulares para a operação cargueira e não acarretam obrigação à EMPRESA;
 2. Adiantamentos superiores a 2 (duas) horas devem ser informados com 10 (dez) horas de antecipação;
 3. Atrasos superiores a 4 (duas) horas, mas inferiores a 10 (dez)

horas devem ser informados ao piloto somente pela manhã, após as 08:00 (LT do local de repouso ou folga) e/ou através de *wake up call*;

4. Atrasos superiores a 10 (dez) horas devem ser informados pela EMPRESA em caráter geral pois provocam alteração na programação e itinerários das demais aeronaves.

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

- i. 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;
- ii. Adiantamentos ou atrasos superiores a 4 (quatro) horas e inferiores a 10 (dez) horas, seguirão para buscar minimizar o impacto da situação urgente e/ou de contingência:
 1. Devem ser respeitados os horários da madrugada (anterior ou posterior) não previstos em relação ao horário original previsto no *roster* diário;
 2. Nestes casos, a alteração deve seguir e ser informada com 10 horas de antecipação em relação ao novo horário não anteriormente previsto em *roster* diário.

Parágrafo Terceiro - Uso do sistema de *wake up call*.

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

- I. 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.
- II. 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 Quarto - Tripulação composta em voos domésticos

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

- I. Poderá ser utilizada em voos domésticos ou em trechos domésticos de voos internacionais;
- II. A utilização da tripulação composta em voos domésticos observará os limites máximos e mínimos previstos para o tipo de tripulação e classe de descanso disponível ao bordo, conforme estabelecido no manual do programa de gerenciamento de fadiga (MPGRF) da EMPRESA, aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).
- III. Nos casos em que uma extensão de jornada seja necessária, aplicar-se-ão os procedimentos estabelecidos na legislação em vigor.

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

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

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

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

3.3.22 Da viagem de dez e oito dias.

- I. Ficam instituídas as viagens de dez e oito dias, observados os seguintes critérios. 10 (dez) dias consecutivos exclusivamente para voos que envolvam dois ou mais continentes.
- II. 8 (oito) dias consecutivos de período de serviço exclusivamente para voos dentro do continente americano.

Parágrafo Primeiro: os 10 (dez) dias referidos no inciso I, e os 8 (oito) dias referidos no inciso II, ficam limitados a 1 (um) evento a cada 30 dias corridos.

Parágrafo Segundo: os 10 (dez) dias referidos no inciso I, e os 8 (oito) dias referidos no inciso II, devem respeitar os limites de jornada e os repousos regulamentares.

Parágrafo Terceiro: durante os 10 (dez) dias referidos no inciso I, fica instituído um descanso de, no mínimo 36 (trinta e seis) horas, após o período de 6 (seis) dias consecutivos, e durante os 8 (oito) dias referidos no inciso II, fica instituído um descanso de, no mínimo 24 (vinte e quatro) horas.

Parágrafo Quarto: para os 10 (dez) dias referidos no inciso I, fica instituído 3 (três) dias consecutivos, mínimos, de folgas antes e depois do evento, e para os 8 (oito) dias referidos no inciso II, fica instituído 2 (dois) dias consecutivos, mínimos, de folgas antes e depois do evento.

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

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

3.3.23 Do tripulante extra a serviço

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

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

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

3.4 Das folgas

3.4.1 Dos dias de inatividade

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

3.4.2 Folga aniversário

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

3.4.3 Folga agrupada

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

3.4.4 Folga simples e folga composta

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

3.4.5 Coincidência de folgas

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

3.4.6 Folgas fixas anuais

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

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

3.4.7 Das folgas mensais e escalas de trabalho

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

3.4.8 Solicitação de folgas na escala mensal;

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

- I. Os pilotos poderão solicitar até 4 (quatro) folgas consecutivas a cada mês dentre as 10 (dez) folgas mensais legais.
- II. Serão concedidas sempre que não provoquem impacto na capacidade produtiva da EMPRESA, a critério desta.
- III. 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.
- IV. 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:
 - i. Demanda Operacional;
 - ii. Atividades de treinamento;

- iii. Rodízio entre os pilotos de mesmo cargo; e
- iv. Pilotos de maior senioridade.

3.4.9 Cálculo de DSR

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

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

3.4.10 Período oposto

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

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

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

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

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

3.4.11 Monofolga

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

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

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

3.4.12 Da escala de serviços

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

3.4.13 Pedido de folga para estudantes

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

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

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

- I. As horas adicionais de que trata este parágrafo se aplicam apenas às atividades alteradas após a publicação e em comparação ao *roster* diário, portanto, em situações urgentes e/ou de contingências.
- II. Referem-se a um buffer de tempo dentro do qual os tripulantes que não estavam previamente escalados não estarão sujeitos a alterações em suas programações. Oferece-se, portanto, uma proteção adicional às folgas e aos repousos regulamentares, conforme descrito a seguir:
 - a. 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;
 - d. Quando uma folga acabar entre as 06h e as 20h LT BR o atendimento à

situação urgente e/ou de contingência ficará dependente da possibilidade de atendimento do contato.

3.4.15 Licença não remunerada

Fica previamente aprovado a solicitação de dias de licença não remunerada a critério do tripulante, com 90 dias de antecedência ao início da licença, mediante aprovação da EMPRESA que poderá recusar sem justificativa.

3.4.16 *Bidding* de Folgas

O *Bidding* de folgas permitirá que os pilotos solicitem 8 ou 9 folgas mensais, à seu critério, mediante remuneração específica para esta finalidade.

Parágrafo Único: O tripulante que optar pelo *Bidding* deverá se submeter a quantidade de folgas solicitadas por um período não inferior à 3 meses.

	9 FOLGAS	8 FOLGAS
COMANDANTE	R\$1.008,99	R\$2.017,96
COPILOTO	R\$599,96	R\$1.199,92

3.5 Do descanso e repouso

3.5.1 Acomodação individual

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

3.5.2 Assentos destinados a descanso a bordo

Nas aeronaves que não disponham de compartimento específico isolado para descanso horizontal, os assentos destinados ao descanso dos 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, assentos de supernumerário, em havendo disponibilidade de lugar.

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

3.6.2 Passe livre

Aplicável a presente cláusula desde que haja reciprocidade pelas demais empresas do setor aéreo. Os aeronautas com contrato de trabalho ativo poderão utilizar vôos domésticos entre as empresas aéreas, atendendo às seguintes premissas:

- I. Necessidade de emissão prévia de e-ticket, mediante sistema disponibilizado pela EMPRESA.
- II. Necessidade de se identificar com CHT e crachá funcional no momento do embarque;
- III. Último ranking de priorização.
- IV. Acesso à cabine de comando.

III. **Parágrafo Único:** são consideradas como regras e procedimento do passe livre: A concessão de passe livre é exclusiva para voos domésticos, a favor de tripulantes com contrato de trabalho ativo;

- I. Os tripulantes deverão, obrigatoriamente, se apresentar para embarque e viajar trajando o uniforme completo de sua EMPRESA, identificados pelo crachá funcional e documento válido de identificação com foto, devendo retirar o crachá após o embarque).
- II. A disponibilização do código de reserva ou realização de *check in* não garantem o embarque;
- III. Os tripulantes eletivos serão posicionados no último *ranking* de priorização, de acordo com a política interna de cada empresa;
- IV. A prioridade será, sempre, dos tripulantes da própria empresa na mesma situação;

- V. A prioridade de embarque do tripulante usuário do passe livre será pela ordem de criação da reserva ou comparecimento no *check in/gate*, conforme regra de cada empresa;
- VI. O direito ao passe livre é pessoal e intransferível;
- VII. A empresa aérea transportadora informará à empresa empregadora qualquer situação de embaraço ou mau uso do passe livre pelos aeronautas;
- VIII. O tempo de deslocamento quando da utilização do passe livre não será considerado, em qualquer hipótese, como hora voado para efeito de remuneração;
- IX. Só será possível solicitar reservas de *stand by* para voos com antecedência de 24 (vinte e quatro) horas a até 2 (duas) horas antes do voo;
- X. O sistema atual e seu gerenciamento será transferido ao SNA, permanece a obrigação de as empresas alimentarem o banco de dados único, no qual são inseridos o nome completo, CPF e código ANAC, respectiva empresa aérea empregadora dos aeronautas elegíveis ao Passe Livre. Caso o aeronauta não autorize o compartilhamento desses dados, deverá notificar formalmente sua empresa, refletindo na sua exclusão de utilização do Passe Livre.

3.6.3 Passe livre - ônibus

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

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

3.6.4 Concessão de passagens

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

3.6.5 Franquia de bagagem

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

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

Parágrafo Segundo: A franquia de bagagem disposta nesta cláusula não se aplica ao

aeronauta em gozo do benefício de passagem, que se subordinará às regras previstas na política da EMPRESA.

3.7 Das férias

3.7.1 Férias para cônjuge

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

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

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

3.7.5 Fracionamento de Férias

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

Parágrafo Único: O fracionamento de férias objeto desta cláusula deverá ser solicitado pelo aeronauta conforme regras internas de cada empresa.

3.7.6 Da possibilidade de Compra de 1/3 das Férias

O aeronauta que optar vender 1/3 do seu bloco de 30 dias de férias, poderá fazê-lo mediante solicitação.

3.8 Da saúde do aeronauta

3.8.1 Serviço de medicina da aviação

A EMPRESA envidará 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 serão aceitos, até 10 (dez) dias úteis após a alta, devendo o aeronauta comunicar a EMPRESA no prazo de 48 (quarenta e oito) horas.

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

3.8.3 Assistência aos empregados

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

3.8.4 Dispensa para exames médicos (CMA)

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

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

3.8.5 Medicina e segurança do trabalho

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

- I. Que os "cipeiros" e os agentes de segurança de voo indicados pelo SINDICATO desfrutarão do direito de estarem presentes e acompanhar as diligências de análise dos acidentes ocorridos nas respectivas áreas de atuação, devendo a EMPRESA informá-los, oportunamente, sobre tais atividades;
- II. Que o vice-presidente da CIPA e os representantes nas respectivas áreas gozarão do direito de acompanharem os agentes da fiscalização trabalhista, da sanitária ou de levantamento técnico, obrigando-se, também, a EMPRESA, a informá-los,

imediatamente, da presença daqueles agentes e fiscais;

- III. Que deverão encaminhar ao SINDICATO cópia das atas das reuniões da CIPA até
- IV. 10(dez) dias após a data em que as mesmas forem realizadas.

3.8.6 Ressarcimento de despesas médicas

A EMPRESA ressarcirá 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 pela EMPRESA.

3.8.7 Auxílio funeral

A EMPRESA custeará 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.

3.9 Das revalidações e documentações

3.9.1 Taxa de revalidação de certificados

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

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

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

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

3.9.2 Documentação para voos internacionais

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

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

3.10 Do fornecimento de materiais

3.10.1 Materiais e equipamentos gratuitos

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

3.10.2 Descontos em folha de pagamento

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

3.10.3 Quebra de material

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

3.11 Dos uniformes

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

3.12 Da Promoção

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

Está prioridade poderá ser revista afim de evitar a descontinuidade da operação da EMPRESA nos seguintes casos:

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

3.13 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 SINDICATO, 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 prescritivos do Gerenciamento de Risco de Fadiga (GRF) previstos em normativa infra legal da autoridade em Aviação Civil Brasileira.

Parágrafo Quarto: Os critérios estabelecidos no § 3º deste artigo não se aplicam nos casos previstos no Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga (SGRF) onde ocorram extrapolações dos limites prescritivos previstos em normativa infra legal da autoridade em aviação civil Brasileira, seguindo os requisitos previstos em normativa infra legal da autoridade em Aviação Civil Brasileira.

3.14 Remuneração do tempo de Solo

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

4 Da Organização Sindical

4.1 Quadro de avisos

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

4.2 Encontros bimestrais

A EMPRESA e o SINDICATO realizarão reuniões bimestrais em 2020 nos seguintes meses:

março, maio, julho e setembro, e em qualquer tempo se as condições que determinaram as cláusulas deste ACT se alterarem, em especial as que tenham significância econômica para os aeronautas. Caso haja necessidade de reuniões extraordinárias, as partes deverão ser comunicadas com 10 (dez) dias de antecedência.

4.3 Afastamento de escala por solicitação do SINDICATO

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

4.4 Garantia aos representantes sindicais

A EMPRESA dará garantia de emprego à 1 (um) representante sindical eleito em assembleia específica, com mandato que coincidirá com o da Diretoria do SINDICATO.

Parágrafo Primeiro: A esse representante sindical fica assegurada a suplementação de 5 (cinco) dispensas mediante comunicação do SINDICATO à EMPRESA, com 1 (um) mês de antecedência.

Parágrafo Segundo: Ao representante sindical fica assegurado pela EMPRESA a remuneração mensal média do grupo de voo para o equipamento e função que exerce.

4.5 Desconto em favor do SINDICATO

Desde que não haja manifestação contrária por parte do aeronauta, a EMPRESA descontará na folha de pagamento, sem qualquer ônus para o sindicato profissional, as contribuições facultativas que forem votadas pelas assembleias em favor do SINDICATO, que deverá indicar a soma global a ser descontada, desde que não excedam a 30% (trinta por cento) da remuneração mensal.

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

4.6 Liberação de dirigente sindical

Todo aeronauta que esteja no exercício efetivo de cargo sindical eletivo poderá ficar, a juízo do SINDICATO, apenas 15 (quinze) dias no mês a disposição da escala, devendo esses dias serem marcados e informados à EMPRESA com antecedência de 30 (trinta) dias da publicação da escala, sempre assegurado o salário fixo. O melhor aproveitamento dessa faculdade será estabelecido entre a escala e o empregado interessado.

Parágrafo Único: Caberá esta liberação a no máximo 14 (catorze) membros da Diretoria eleitos.

4.7 Livre acesso do dirigente sindical à EMPRESA

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

4.8 Frequência livre ao SINDICATO

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

4.9 Encaminhamento das guias de desconto

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

4.10 Liberação para congressos

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

Parágrafo único: Os nomes dos congressistas serão informados a EMPRESA, 45 (quarenta e cinco) dias antes do evento.

4.11 Remuneração do diretor sindical

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

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

4.12 Contribuição assistencial

A EMPRESA antecipará ao SINDICATO o valor correspondente a 02 (duas) diárias de alimentação por cada aeronauta, seu empregado, no valor convencionado neste ACT, a

título de Contribuição Assistencial, através de depósito a ser realizado em até 15 (quinze) dias após a assinatura do presente instrumento normativo.

Parágrafo Primeiro: Essa contribuição será descontada dos salários de seus empregados aeronautas, em 02 (duas) parcelas iguais, nos meses de janeiro e fevereiro de 2020.

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

4.13 Sindicalização

O SINDICATO poderá proceder a uma campanha de sindicalização dos empregados dentro das instalações das empresas, em local e condições previamente ajustadas com a gerência local responsável pela área de relações trabalhistas. A EMPRESA reafirma seu compromisso de manter absoluta isenção no pertinente ao direito de associação do empregado ao SINDICATO de seu interesse.

4.14 Relação Semestral de aeronautas admitidos e demitidos

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

5 Das penalidades

5.1 Multa por atraso no pagamento do salário

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

5.2 Indenização por retenção da CTPS

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

5.3 Multa por descumprimento da Convenção

Por descumprimento de qualquer cláusula deste ACT, em prejuízo de algum aeronauta determinado, a EMPRESA pagará, a partir de 1º de dezembro de 2020, multa no valor de R\$ 127,18 (cento e vinte e sete reais e dezoito centavos), em favor do aeronauta prejudicado.

6 Regra de transferências de base contratual

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

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

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

7 Do treinamento inicial fora da base contratual

Após a admissão e durante o período de treinamento inicial, sendo esse considerado até o cheque em rota para pilotos, os treina-nos receberão somente verba indenizatória de auxílio hospedagem e transporte no valor de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) por dia de treinamento, em caráter indenizatório.

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

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

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

8 Prevalência

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

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

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

9 Fundamentação jurídica

O presente ACT é firmado com fundamento nos artigos 5º, inciso XXXVI; 7º, inciso XXVI; 8º, incisos III e VI; todos da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

(“CF/88”); artigos 8º, 611, 611-A, 611-B, parágrafo único e 620 da Consolidação das Leis do Trabalho (“CLT”).

10 Ausência de ultratividade

As condições ora pactuadas somente produzem efeitos durante a vigência do presente ACT.

11 Autorização assemblear

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

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

12 Solução de conflitos

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

13 Foro competente

As partes elegem a Justiça do Trabalho com jurisdição no local da prestação de serviços dos empregados substituídos, por força do artigo 625 da CLT, como competente para dirimir eventuais controvérsias e divergências resultantes da aplicação deste Acordo.

14 Efeitos

O presente Acordo produz os efeitos jurídicos dos artigos 5º, inciso XXXVI; 7º, inciso XXVI; 8º, incisos III e VI; todos da CF/88; artigos 611, 611-A, 611-B e 620 da CLT; e, por isso, não há que se falar em direito adquirido, operando-se os efeitos do ato jurídico perfeito.

15 Prorrogação/Revisão

A prorrogação, revisão, denúncia ou revogação total deste ACT, é perfeitamente possível, observadas as regras dispostas nos artigos 612 e 615 da CLT, desde que seja comunicada à outra PARTE, com antecedência mínima de 180 (cento e oitenta) dias e, aos empregados, no mesmo prazo, por deliberação em assembleia geral dos trabalhadores abrangidos pelo presente ACT, respeitados os termos e condições do período de vigência.

16 Disposições Finais

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 3 (três) vias de igual teor e forma e, para um só efeito, sendo entregue 1 (uma) para a EMPRESA, 1 (uma) para a entidade sindical e 1 (uma) para registro, sendo que incumbe ao SINDICATO transmitir eletronicamente por meio do sistema MEDIADOR (ou outro que lhe substituir) 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, para fins de direito. O SINDICATO, deverá fornecer a EMPRESA cópia do ACORDO com os devidos registros dentro de 8 (oito) dias corridos a contar da assinatura do presente ACORDO.

São Paulo-SP, ___ de _____ 2020

**SINDICATO NACIONAL
DOS AERONAUTAS - SNA**
CNPJ/MF: 33.452.400/0001-97
Código Sindical: 000.000.500.08214-6
ONDINO DUTRA CAVALHEIRO NETO
CPF nº 941.799.050-00
Presidente

ABSA LINHAS AÉREAS S/A
CNPJ/MF: 00.074.635/0001-33

CPF/MF: _____
_____ CARGO _____