

Convenção Coletiva de Trabalho

AVIAÇÃO REGULAR

2019 / 2020

INCLUI A NOVA LEI DO AERONAUTA

SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS



FAÇA SUA ASSOCIAÇÃO PELO WHATSAPP!

Horário de atendimento: seg. a sex. das 9h às 17h

Envie uma mensagem para:
21 98702-6770 e nossa
equipe entrará em contato
para finalizar o processo

SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

**Convenção Coletiva
de Trabalho dos
Aeronautas
da Aviação Regular
2019/2020**

**INCLUI A
NOVA LEI DO AERONAUTA**





Índice

Introdução.....	15
1. Apresentação	16
1.1. Abrangência.....	16
1.2. Vigência	17
2. Itens Econômicos.....	17
2.1. Salários	17
2.2. Piso Salarial.....	17
2.3. Diárias.....	19
2.3.1. Das diárias de alimentação internacionais	20
2.4. Vale alimentação	22
2.5. Seguro	23
3. Itens Sociais	23
3.1. Da Empregabilidade	23
3.1.1. Garantia de emprego, por três anos, às vésperas da aposentadoria por tempo de contribuição, junto à Previdência Social.....	23
3.1.2. Normas em caso de necessidade de redução da força de trabalho	24
3.1.3. Garantia de emprego ao acidentado	25
3.1.4. Salário substituição.....	25
3.1.5. Recrutamento interno	25
3.1.6. Dispensa por justa causa	26
3.1.7. Garantia no retorno da licença previdenciária	26
3.1.8. Estabilidade após transferência por iniciativa do empregador	26
3.1.9. Garantia à aeronauta gestante	26

3.1.10. Complementação do benefício previdenciário..	27
3.1.11. Mecânico de voo.....	27
3.1.12. Comunicação de acidente de trabalho	28
3.1.13. Readmissão até 12 meses contados da dispensa	28
3.1.14. Estabilidade CIPAS.....	28
3.1.15. Organização do quadro de acesso	28
3.1.16. Proibição de contratação de mão de obra locada.....	29
3.1.17. Parceiro(a) do mesmo sexo	29
3.1.18. Homologação do termo de rescisão	29
3.1.19. Contratação de profissionais portadores de deficiência – PCD – Habilitado ou reabilitado.....	30
3.1.20. Aprendiz.....	30
3.2. Da remuneração.....	31
3.2.1. Cálculos do variável para fins de férias e de décimo terceiro	31
3.2.2. Cursos e reuniões obrigatórios.....	31
3.2.3. Compensação orgânica	32
3.2.4. Correção das verbas estimadas em valores fixos	32
3.2.5. Indenização.....	32
3.2.6. Domingos e feriados.....	32
3.2.7. Reserva e sobreaviso.....	33
3.2.8. Valor da parte variável da remuneração	33
3.2.9. Desconto por faltas ao trabalho	35
3.2.10. Igualdade remuneratória.....	35
3.2.11. Discriminação e comprovação do pagamento da remuneração	35

3.2.12. Garantia dos ganhos.....	35
3.2.13. Garantia de creche a aeronauta.....	36
3.2.14. Remuneração do tempo de solo.....	36
3.2.15 Pagamento de simulador.....	36
3.3. Do regime de trabalho	37
3.3.1. Da ampliação da jornada.....	37
3.3.2. Afastamento da escala de aeronautas grávidas	37
3.3.3. Abono de falta a estudante	37
3.3.4. Dispensa de reserva.....	38
3.3.5. Escala de tripulantes	39
3.3.6. Ampliação das ausências legais.....	39
3.3.7. Horário da condução fornecida pela empresa....	39
3.3.8. Horário In Itinere	39
3.3.9. Jornada semanal	40
3.3.10. Abono de falta para levar o filho ao médico	40
3.3.11 Do sobreaviso.....	40
3.3.12 - Da reserva	42
3.3.13. Do tempo em solo entre etapas de voo.....	43
3.3.14 - Das madrugadas e seus limites de operação..	44
3.3.15 – Base Contratual.....	45
3.4. Das folgas.....	47
3.4.1. Dos dias de inatividade.....	47
3.4.2. Folga aniversário.....	47
3.4.3. Folga agrupada.....	47
3.4.4. Folga simples e folga composta	48

3.4.5. Coincidência de folgas	48
3.4.6. Folgas fixas anuais	48
3.4.7. Das folgas mensais e escalas de trabalho	49
3.4.8. Cálculo de DSR.....	49
3.4.9 - Período oposto	49
3.4.10. Monofolga.....	50
3.4.11. Da escala de serviços	51
3.4.12. Pedido de folga para estudantes	52
3.5. Do descanso e repouso.....	52
3.5.1. Acomodação individual	52
3.5.2. Assentos destinados a descanso a bordo.....	52
3.6. Do deslocamento.....	53
3.6.1 Tripulante extra.....	53
3.6.2. Passe livre	53
3.6.3. Passe livre - ônibus.....	54
3.6.4. Concessão de passagens.....	54
3.6.5. Franquia de bagagem.....	55
3.7. Das férias	55
3.7.1. Férias para cônjuge	55
3.7.2. Início do período de gozo das férias	56
3.7.3. Rodízio de férias.....	56
3.7.4. Concessão de férias	56
3.7.5. Fracionamento de Férias	57
3.8. Da saúde do aeronauta.....	57
3.8.1. Serviço de medicina da aviação	57

3.8.2. Atestados médicos.....	57
3.8.3. Assistência aos empregados.....	58
3.8.4. Dispensa para exames médicos.....	58
3.8.5. Medicina e segurança do trabalho	58
3.8.6. Política global sobre SIDA.....	59
3.8.7. Ressarcimento de despesas médicas.....	59
3.8.8. Comissões paritárias de saúde	60
3.8.9. Auxílio funeral.....	60
3.8.10. Comitê de gerenciamento de fadiga.....	60
3.9. Das revalidações e documentações	62
3.9.1. Taxa de revalidação de certificados.....	62
3.9.2. Documentação para voos internacionais.....	63
3.10. Do fornecimento de materiais.....	63
3.10.1. Materiais e equipamentos gratuitos	63
3.10.2. Descontos em folha de pagamento	63
3.10.3. Quebra de material	63
3.11. Dos uniformes.....	64
4. Da Organização Sindical.....	64
4.1. Quadro de avisos.....	64
4.2. Encontros bimestrais	64
4.3. Afastamento de escala por solicitação do SNA	65
4.4. Garantia aos representantes sindicais	65
4.5. Desconto em favor do SNA	66
4.6. Liberação de dirigente sindical.....	67
4.7. Livre acesso do dirigente sindical à empresa	67

4.8. Frequência livre ao SNA.....	68
4.9. Encaminhamento das guias de desconto	68
4.10. Liberação para congressos	68
4.11. Remuneração do diretor sindical	69
4.12. Contribuição assistencial	69
4.13. Sindicalização.....	70
4.14. Relação Semestral de aeronautas admitidos e demitidos	70
5. Das penalidades	70
5.1. Multa por atraso no pagamento do salário.....	70
5.2. Indenização por retenção da CTPS.....	71
5.3. Multa por descumprimento da Convenção.....	71
ANEXO I – REGRAS PARA UTILIZAÇÃO DO PASSE LIVRE	73
Regulamentação da profissão: Uma nova era se inicia com a Nova Lei do Aeronauta.....	78

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I - Dos Tripulantes de Aeronaves e da sua Classificação	80
Seção II - Das Tripulações	85
Seção III - Do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.....	88

CAPÍTULO II	89
DO REGIME DE TRABALHO	89
Seção I - Do Contrato de Trabalho.....	89
Seção II - Da Base Contratual	90
Seção III - Da Escala de Serviço	91
Seção IV - Das Acomodações para Descanso a Bordo de Aeronave	94
Seção V - Dos Limites de Voos e de Pousos	94
Seção VI - Dos Limites da Jornada de Trabalho.....	98
Seção VII - Do Sobreaviso e da Reserva	105
Seção VIII - Das Viagens.....	107
Seção IX - Dos Períodos de Repouso	108
Seção X - Da Folga Periódica.....	110
CAPÍTULO III	112
DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES	112
Seção I - Da Remuneração.....	112
Seção II - Da Alimentação	114
Seção III - Da Assistência Médica.....	115
Seção IV - Do Uniforme	116
Seção V - Das Férias.....	116
Seção VI - Dos Certificados e das Habilitações	117

CAPÍTULO IV	
DAS TRANSFERÊNCIAS	118
CAPÍTULO V	
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	120
Portaria 6, de 07/01/1963, do MTPS.....	125
A reforma trabalhista e por que você precisa se juntar ao SNA.....	128
Contratação de Aeronautas via Pessoa Jurídica	132
RBAC N° 117 - REQUISITOS PARA GERENCIAMENTO DE RISCO DE FADIGA HUMANA.....	136
Apêndice A	138
Apêndice B	145
Apêndice C	152
SISTEMA DE GERENCIAMENTO DO RISCO DA FADIGA (SGRF)	156



SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS



Introdução

A CCT (Convenção Coletiva de Trabalho) é o acordo que garante os direitos dos trabalhadores no exercício de sua profissão e está regulamentada através da CLT (Consolidação das Leis de Trabalho).

A CCT tem caráter normativo, ou seja, após a assinatura do sindicato patronal e do sindicato de trabalhadores tem valor de lei. Ela estipula condições e relações de trabalho e remuneração.

O SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas) firmou a atual CCT com o SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias) no dia 12 de dezembro de 2019. A vigência será de 12 meses, de 1º de dezembro de 2019 até 30 de novembro de 2020.

Conheça seus direitos. Lute por eles!



Orgulho de pertencer

Convenção Coletiva de Trabalho dos Aeronautas da Aviação Regular 2019/2020

1. Apresentação

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

E de outro lado,

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

1.1. Abrangência

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

1.2. Vigência

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

2. Itens Econômicos

2.1. Salários

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

2.2. Piso Salarial

Ressalvadas as condições mais favoráveis, após o período de experiência, de no máximo 90 (noventa) dias, a soma das parcelas do Salário Base, incluindo a Compensação Orgânica, não poderá ser inferior ao dos pisos abaixo fixados por função e tipo de equipamento, conforme estipulado abaixo e reajustados pelo mesmo índice e na mesma data dos salários, conforme item 2.1 acima.

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

I. Aeronave bimotor turbo-hélice – R\$ 2.277,43 (dois mil duzentos e setenta e sete reais e quarenta e três centavos);

II. Aeronave jato narrow-body – R\$ 2.277,43 (dois mil duzentos e setenta e sete reais e quarenta e três centavos);

III. Aeronave jato wide-body – R\$ 2.277,43 (dois mil duzentos e setenta e sete reais e quarenta e três centavos);

IV. Qualquer outro tipo de Aeronave utilizada na aviação regular - R\$ 2.277,43 (dois mil duzentos e setenta e sete reais e quarenta e três centavos).

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

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

I. Aeronave bimotor turbo-hélice - R\$ 4.900,00 (quatro mil e novecentos reais);

II. Aeronave jato narrow-body – R\$ 4.900,00 (quatro mil e novecentos reais);

III. Aeronave jato wide-body – R\$ 4.900,00 (quatro mil e novecentos reais);

IV. Qualquer outro tipo de Aeronave utilizada na aviação regular - R\$ 4.554,84 (quatro mil quinhentos e cinquenta e quatro reais e oitenta e quatro centavos).

4. Comandante – Piso Salarial (salário base e compensação orgânica)

I. Aeronave bimotor turbo-hélice - R\$ 9.400,00 (nove mil e quatrocentos reais);

- II. Aeronave jato narrow-body – R\$ 9.400,00 (nove mil e quatrocentos reais);
- III. Aeronave jato wide-body – R\$ 9.400,00 (nove mil e quatrocentos reais);
- IV. Qualquer outro tipo de Aeronave utilizada na aviação regular - R\$ 5.385,58 (cinco mil trezentos e oitenta e cinco reais e cinquenta e oito centavos).

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

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

2.3. Diárias

As diárias de alimentação, quando pagas diretamente ao aeronauta, no território nacional, serão fixadas, a partir de 01 de dezembro de 2019, em R\$ 80,01 (oitenta reais e um centavo), por refeição principal (almoço, jantar ou ceia).

Parágrafo Primeiro: A diária de alimentação relativa ao café da manhã será igual a 25% (vinte e cinco por cento) do valor estabelecido para as refeições principais, não

sendo devido seu pagamento quando estiver incluído na conta do hotel;

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

- I. Café da manhã, das 05:00 às 08:00 horas inclusive;
- II. Almoço, das 11:00 às 13:00 horas inclusive;
- III. Jantar, das 19:00 às 20:00 horas inclusive;
- IV. Ceia, entre 00:00 e 01:00 hora inclusive.

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

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

2.3.1. Das diárias de alimentação internacionais

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

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

- I. América do Sul e Caribe: US\$ 21,00 (vinte e um dólares) para cada refeição principal.
- II. América do Norte e México: US\$ 21,00 (vinte e um dólares) para cada refeição principal.
- III. Europa: \$ 21,00 (vinte e um euros) para cada refeição principal.
- IV. Inglaterra: \$ 21,00 (vinte e uma libras) para cada refeição principal.
- V. Demais países: US\$ 21,00 (vinte e um dólares) para cada refeição principal.

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

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

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

2.4. Vale alimentação

A partir de 01 de dezembro de 2019, as empresas concederão, após o período de experiência na empresa, de noventa dias contados da data de admissão, um vale alimentação aos seus aeronautas, que não tem natureza salarial, sem ônus para os mesmos, até o dia 20 de cada mês, no valor de R\$ 417,46 (quatrocentos e dezessete reais e quarenta e seis centavos), para aqueles cuja remuneração, deduzidos os descontos previdenciários e de imposto de renda, seja, a partir de 01 de dezembro de 2019, igual ou inferior a R\$ 5.229,32 (cinco mil duzentos e vinte e nove reais e trinta e dois centavos), pago até o dia 20 do mês subsequente ao mês de competência e levará em conta para efeito de enquadramento a remuneração, acima definida, do mês imediatamente anterior.

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

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

Parágrafo Terceiro: Observada a remuneração acima estabelecida, será garantido ao aeronauta afastado por motivo de doença ou acidente de trabalho, pelo

prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a concessão desse benefício.

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

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

2.5. Seguro

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

3. Itens Sociais

3.1. Da Empregabilidade

3.1.1. Garantia de emprego, por três anos, às vésperas da aposentadoria por tempo de contribuição, junto à Previdência Social

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

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

Parágrafo Segundo - A presente disposição somente produzirá efeito após comunicação do aeronauta dirigida à empresa de ter atingido esta condição.

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

Se houver necessidade de redução da força de trabalho, as demissões ocorrerão por função, observados os seguintes critérios:

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

3.1.3. Garantia de emprego ao acidentado

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

3.1.4. Salário substituição

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

3.1.5. Recrutamento interno

Nos processos de admissão de empregados para as funções privativas de aeronautas, após o recrutamento interno, as empresas darão preferência, em igualdade de condições, aos indicados pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas e, para tanto, informarão as condições exigidas para a admissão.

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

3.1.6. Dispensa por justa causa

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

3.1.7. Garantia no retorno da licença previdenciária

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

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

3.1.8. Estabilidade após transferência por iniciativa do empregador

As empresas garantirão estabilidade ao empregado transferido em caráter permanente, pelo período de um ano após a transferência, a menos que lhe sejam pagos os dias correspondentes.

3.1.9. Garantia à aeronauta gestante

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

3.1.10. Complementação do benefício previdenciário

Ressalvadas as condições mais favoráveis em vigor, ao aeronauta que for licenciado pelo INSS até o limite de 180 (cento e oitenta) dias, será concedido pela empresa um auxílio correspondente a 50% (cinquenta por cento) da diferença entre o salário fixo que perceberia em atividade e o valor que passou a receber em razão de seu licenciamento. O auxílio será de 100% (cem por cento) da referida diferença quando o licenciamento decorrer de acidente do trabalho.

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

3.1.11. Mecânico de voo

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

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

3.1.12. Comunicação de acidente de trabalho

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

a) nos meses de abril, julho, outubro, e janeiro, enviarão cópia do Anexo I completo previsto no item 5.22, letra "E" da NR-05 para fins estatísticos;

b) nos casos de acidentes fatais verificados no âmbito ou nas dependências das empresas, o SNA deverá ser comunicado do fato e, na hipótese de acidente de trajeto ou ocorrido fora da sua sede, tão logo tome conhecimento do fato.

3.1.13. Readmissão até 12 meses contados da dispensa

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

3.1.14. Estabilidade CIPAS

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

3.1.15. Organização do quadro de acesso

As empresas que ainda não tenham seus tripulantes organizados em quadro com norma de acesso

profissional instituirão comissão para estudar sua implantação com a participação de representantes dos empregados, no prazo de 90 (noventa) dias.

3.1.16. Proibição de contratação de mão de obra locada

Fica proibida a contratação de mão-de-obra locada, ressalvadas as hipóteses previstas nas Leis nos. 6.019/74 e 7.102/83.

3.1.17. Parceiro(a) do mesmo sexo

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

3.1.18. Homologação do termo de rescisão

As empresas deverão agendar a homologação da rescisão de contrato de trabalho de todos aeronautas, com mais de 1 (um) ano de serviço, em quaisquer das representações do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

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

Parágrafo Segundo: As empresas ficam dispensadas do comparecimento no ato de homologação, desde que todos os documentos pertinentes ao ato sejam enviados ao endereço eletrônico homologacao@aeronautas.org.br, com antecedência mínima de 48:00h (quarenta e oito horas) da data previamente agendada.

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

3.1.19. Contratação de profissionais portadores de deficiência – PCD – Habilitado ou reabilitado

Considerando que a profissão de aeronauta, regulamentada por lei, tem como exigência a plenitude física e mental, requisitos presentes na RBAC 61 e RBAC 67 da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), pactuam as partes que os aeronautas estão excluídos do 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.

3.1.20. Aprendiz

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

técnica, requisito presente na RBAC 61 e RBAC 63 da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), pactuam as partes que os aeronautas, conforme parágrafo 1º, artigo 52, do Decreto 9.579 de 22 de Novembro de 2018, excluídos do cômputo na base de cálculo da cota prevista no artigo 429 da CLT.

3.2. Da remuneração

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

Ressalvadas as condições mais favoráveis, a remuneração das férias e do décimo-terceiro salário do aeronauta será calculada pela média das horas ou quilômetros voados no período aquisitivo, aplicando-se o valor na data da concessão.

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

3.2.2. Cursos e reuniões obrigatórios

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

3.2.3. Compensação orgânica

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

3.2.4. Correção das verbas estimadas em valores fixos

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

3.2.5. Indenização

As empresas pagarão a remuneração correspondente ao trabalho não realizado quando o aeronauta não exercer sua atividade prevista, por motivo alheio à sua vontade, se outra equivalente não lhe for atribuída no lugar daquela não realizada dentro do mesmo mês. O valor a ser pago pela parte variável não poderá ser menor que aquele resultante do planejamento da escala ao iniciar o mês.

3.2.6. Domingos e feriados

Ressalvadas aquelas empresas que, por força de acordo coletivo, estabelecerem condições diferenciadas do

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

Parágrafo único - Para efeito de definição de domingos e feriados, as empresas poderão adotar o horário internacionalmente utilizado na aviação, conhecido como UTC - Universal Time Coordinates (Coordenadas de Horas Universal).

3.2.7. Reserva e sobreaviso

Os aeronautas terão as horas de trabalho na situação de reserva e sobreaviso remuneradas da seguinte forma:

I. As horas na situação de reserva serão pagas pelo mesmo valor atribuído à hora de voo normal;

II. As de sobreaviso serão remuneradas na base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal e serão computadas no cálculo da garantia mínima de 54 (cinquenta e quatro) horas por mês, ressalvadas as condições mais favoráveis.

3.2.8. Valor da parte variável da remuneração

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

I. Comissários de voo - R\$ 19,00 (dezenove reais);

- II. Copiloto Monomotor – Turbo-hélice: R\$ 10,00 (dez reais);
- III. Copiloto Bimotor – Turbo-hélice: R\$ 42,00 (quarenta e dois reais);
- IV. Copiloto Jato Narrow body: R\$ 42,00 (quarenta e dois reais);
- V. Copiloto Jato Widebody: R\$ 42,00 (quarenta e dois reais).
- VI. Comandante Monomotor – Turbo-hélice: R\$ 42,00 (quarenta e dois reais);
- VII. Comandante Bimotor – Turbo-hélice: R\$ 95,00 (noventa e cinco reais);
- VIII Comandante Jato Narrow body: R\$ 95,00 (noventa e cinco reais);
- IX. Comandante Jato Widebody: R\$ 110,00 (cento e dez reais).

Parágrafo primeiro: A parte variável da remuneração será calculada com base no valor da hora de voo do mês anterior ao da data do pagamento. Exemplificativamente: a parte variável correspondente às horas realizadas no mês de setembro terá que ser paga com os valores correspondentes ao mês de outubro, até o 5º (quinto) dia útil de novembro.

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

3.2.9. Desconto por faltas ao trabalho

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

3.2.10. Igualdade remuneratória

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

3.2.11. Discriminação e comprovação do pagamento da remuneração

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

3.2.12. Garantia dos ganhos

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

3.2.13. Garantia de creche a aeronauta

O Sindicato Nacional dos Aeronautas indicará às empresas as creches distritais com as quais as empresas assinarão convênio (nas condições de mercado), cujo custo ficará por conta das mesmas, durante 24 (vinte e quatro) meses após o parto;

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

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

3.2.14. Remuneração do tempo de solo

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

3.2.15 Pagamento de simulador

O tempo despendido pelo aeronauta em simulador será remunerado.

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

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

3.3. Do regime de trabalho

3.3.1. Da ampliação da jornada

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

3.3.2. Afastamento da escala de aeronautas grávidas

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

3.3.3. Abono de falta a estudante

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

3.3.4. Dispensa de reserva

Até 06 (seis) meses após o retorno da licença maternidade, a aeronauta, se o desejar, ficará dispensada de reserva, sobreaviso, de programação que obrigariam a pernoite fora da base e jornadas de trabalho programadas que excedam 8 (oito) horas diárias, podendo, ainda, optar por um dos direitos abaixo concedidos:

I. Durante esse período, sua quota mensal de horas de voo será limitada a correspondente à jornada mensal de 54 (cinquenta e quatro) horas por mês;

II. Durante esse período, a aeronauta terá direito a uma folga semanal a mais do que as folgas regulamentares previstas para a generalidade dos aeronautas.

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

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

3.3.5. Escala de tripulantes

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

3.3.6. Ampliação das ausências legais

A ausência legal, em virtude de casamento, a que alude o inciso II do artigo 473 da CLT, passará a ser de 05 (cinco) dias consecutivos.

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

3.3.7. Horário da condução fornecida pela empresa

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

3.3.8. Horário In Itinere

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

3.3.9. Jornada semanal

O limite semanal de 44 (quarenta e quatro) horas será observado para todos os aeronautas. Superado o limite previsto nesta cláusula, a hora excedente será objeto de compensação ou de pagamento.

3.3.10. Abono de falta para levar o filho ao médico

Ressalvadas as condições mais favoráveis, fica assegurado o direito à ausência remunerada de 1 (um) dia por semestre ao aeronauta, para levar ao médico filho menor ou dependente previdenciário de até 6 (seis) anos de idade, mediante comprovação no prazo de 48 (quarenta e oito) horas após a ocorrência da ausência ao trabalho.

3.3.11 Do sobreaviso

Sobreaviso é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 12 (doze) horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

Parágrafo Primeiro: Quando a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

Parágrafo Segundo: Para efeito de remuneração, as horas de sobreaviso serão pagas como horas de voo, à base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal. O tempo remunerado será contabilizado entre o início do sobreaviso e início do deslocamento, quando convocado para uma nova tarefa.

Parágrafo Terceiro: O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início, até o início do deslocamento, quando acionado para nova tarefa, não poderá ser superior a 12 (doze) horas. No período de 12 (doze) horas não serão computados os períodos de deslocamento de 90 (noventa) e 150 (cento e cinquenta) minutos citados no caput e no parágrafo primeiro desta cláusula.

Parágrafo Quarto: Caso o tripulante não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de 12 (doze) horas deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.

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

Parágrafo Sexto: O número de sobreavisos que o aeronauta poderá concorrer não deverá exceder a 8 (oito) mensais.

3.3.12 - Da reserva

Reserva é o período de tempo nunca inferior a 3 (três) horas e não excedente a 6 (seis) horas em que o tripulante permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

Parágrafo Primeiro: Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar aos tripulantes acomodações adequadas para o seu descanso.

Parágrafo Segundo: Para efeitos desta cláusula, entende-se por acomodações adequadas, sala específica isolada do movimento de pessoas, climatizada e com controle de luminosidade, mitigação de ruídos, equipada com camas ou poltronas com reclinção de no mínimo 45 (quarenta e cinco) graus.

Parágrafo Terceiro: Deverá ser fornecido o número mínimo de camas ou poltronas, nos requisitos descritos no parágrafo segundo desta Cláusula, para no mínimo de 50% (cinquenta por cento) dos tripulantes na condição de reserva superior a 03 (três) horas, em um mesmo período, nas bases onde não houver infraestrutura. Aos demais tripulantes nas condições descritas no parágrafo primeiro desta Cláusula, serão assegurados assentos sem as exigências previstas no parágrafo segundo desta Cláusula.

Parágrafo Quarto: Naqueles aeroportos que não apresentam condições de infraestrutura para tanto,

o SNEA/ABEAR e SNA comprometem-se a atuar em conjunto perante as administrações aeroportuárias a fim de viabilizar as instalações adequadas.

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

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

3.3.13. Do tempo em solo entre etapas de voo

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

Parágrafo Primeiro: Entende-se período diurno o horário compreendido entre 05:00 horas às 21:59 horas e período noturno o horário compreendido entre 22:00 horas às 04:59 horas;

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

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

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

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

3.3.14 - Das madrugadas e seus limites de operação

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

Parágrafo Primeiro: O tripulante poderá ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva, desde que como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base contratual, encerrando sua jornada de trabalho. Nesta condição, o tripulante não

poderá ser escalado para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.

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

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

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

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

3.3.15 – Base Contratual

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

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

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

Parágrafo Terceiro: No caso de viagem que tenha seu início em aeroporto diferente do indicado como base contratual, o repouso mínimo regulamentar que antecede a jornada de trabalho será acrescido em, no mínimo, 1 (uma) hora.

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

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

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

3.4. Das folgas

3.4.1. Dos dias de inatividade

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

3.4.2. Folga aniversário

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

3.4.3. Folga agrupada

As escalas serão organizadas de forma a que aos aeronautas que não se manifestarem em contrário sejam assegurados, uma vez por mês, um sábado e um domingo consecutivos de folga, ou inatividade, salvo motivo de força maior ou se não for possível fazê-lo sem aumento do quadro de aeronautas da empresa, caso em

que será adotado o sistema de rodízio, concedendo-se o benefício mês a mês aos aeronautas que for possível atender. As empresas prestarão ao Sindicato Nacional dos Aeronautas, se e quando solicitadas, informações a respeito do sistema de rodízio que adotarem.

3.4.4. Folga simples e folga composta

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

3.4.5. Coincidência de folgas

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

3.4.6. Folgas fixas anuais

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

Parágrafo único: As folgas solicitadas não poderão coincidir com dias de feriados, reservando ao empregador a negativa dos dias solicitados na hipótese que haja concentração de pedidos em um mesmo dia,

ocasionando impacto na capacidade produtiva e ou operacional da empresa.

3.4.7. Das folgas mensais e escalas de trabalho

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

3.4.8. Cálculo de DSR

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

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

3.4.9 - Período oposto

As empresas concederão 6 (seis) folgas consecutivas, dentro do limite mínimo regulamentar, aos aeronautas que houverem retornado do período de férias, após 6 (seis) meses, mediante solicitação destes.

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

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

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

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

3.4.10. Monofolga

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

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

Parágrafo Segundo: Entende-se como noite local, o período consecutivo de no mínimo 8 (oito) horas na base contratual entre às 22:00 horas (local) e às 08:00 horas (local).

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

Parágrafo Quatro: Caso um período de 24 (vinte e quatro) horas de folga inicie-se no último dia de calendário do mês e termine no primeiro dia calendário do mês subsequente, computar-se-á no mês de início.

Parágrafo Quinto: Para os aviões turbo hélice será pactuado entre as partes um Acordo Coletivo de Trabalho.

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

3.4.11. Da escala de serviços

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

3.4.12. Pedido de folga para estudantes

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

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

3.5. Do descanso e repouso

3.5.1. Acomodação individual

As empresas garantirão acomodação individual para todo aeronauta quando pernoitando fora de sua base contratual a serviço.

3.5.2. Assentos destinados a descanso a bordo

Nas aeronaves que não disponham de compartimento específico isolado para descanso horizontal, os assentos destinados ao descanso dos comissários, em voos com tripulação de revezamento, terão reclinção mínima equivalente a 10 (dez) polegadas de deslocamento do encosto a partir da posição vertical (formando um ângulo mínimo de 136° (cento e trinta e seis graus) medidos entre o plano horizontal do piso da aeronave e o plano formado pela parte traseira do encosto da poltrona), pitch de no mínimo 39 (trinta e nove) polegadas, descanso para pernas e cortina de isolamento do espaço.

Parágrafo Primeiro: Nos voos com tripulação de revezamento em que os assentos destinados para descanso dos comissários não atendam as especificações acima, os mesmos deverão ter o mesmo ângulo de reclinção dos destinados aos passageiros da classe executiva.

Parágrafo Segundo: Nos voos com tripulação composta nas aeronaves que não disponham de compartimento específico isolado para descanso horizontal, aos pilotos serão destinadas poltronas com o mesmo ângulo de reclinção das destinadas aos passageiros da classe executiva, ou no caso de inexistência desta classe, maior reclinção disponível.

3.6. Do deslocamento

3.6.1 Tripulante extra

Não será vedado ao tripulante extra, da própria empresa, que viajar por motivo particular, assento na cabine de passageiros, em havendo disponibilidade de lugar.

3.6.2. Passe livre

Observadas as regras estabelecidas no Anexo I desta Convenção Coletiva de Trabalho, os aeronautas com contrato de trabalho ativo poderão utilizar voos

domésticos entre as empresas aéreas atendendo as seguintes premissas:

- I. Utilização máxima de 7 (sete) assentos por voo, sem reserva (Stand by), garantida a antecipação e postergação no portão de embarque mediante disponibilidade de assentos;
- II. Necessidade de viajar uniformizado e identificado pelo crachá funcional;
- III. Último ranking de priorização.

3.6.3. Passe livre - ônibus

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

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

3.6.4. Concessão de passagens

A concessão de passagens aéreas, quando houver e conforme critérios estabelecidos em política interna de cada empresa, é benefício desvinculado

da remuneração, não caracterizando, em hipótese alguma, salário in natura ou utilidade, e não integrará a remuneração para quaisquer efeitos legais.

3.6.5. Franquia de bagagem

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

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

Parágrafo Segundo: A 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 de cada empresa.

3.7. Das férias

3.7.1. Férias para cônjuge

As empresas concederão férias, no mesmo período, desde que não resulte prejuízo para o serviço, ao aeronauta e seu cônjuge, se trabalharem para a mesma empregadora. No caso de trabalharem em empresas aéreas diversas, essas buscarão facilitar a fixação

das férias de seu empregado, de modo a que possam coincidir com a do seu cônjuge.

3.7.2. Início do período de gozo das férias

O início das férias coletivas ou individuais não poderá coincidir com sábado, domingo e feriados, ou dia de compensação de repouso semanal.

3.7.3. Rodízio de férias

A concessão de férias nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro obedecerá a um sistema de rodízio para os tripulantes que exerçam a mesma função no mesmo tipo de equipamento.

3.7.4. Concessão de férias

No prazo de 60 (sessenta) dias, contados da assinatura desta Convenção Coletiva, as empresas enviarão ao Sindicato Nacional dos Aeronautas a escala de férias atrasadas dos seus empregados, elaborada sem quebra de eficiência de seu serviço, obrigando-se a que, no prazo de um ano, esteja regularizada a situação geral. Os empregados com férias de 03 (três) períodos aquisitivos vencidos serão liberados, no máximo de 30 (trinta) dias após a data de assinatura desta Convenção.

Parágrafo Primeiro - Desrespeitada a escala de férias apresentada, estarão obrigadas as empresas ao pagamento de uma multa de 10% (dez por cento) do salário fixo, por mês de atraso na concessão, pagável

mensalmente, até a satisfação da obrigação, revertendo em favor do empregado prejudicado.

Parágrafo Segundo - A concessão de férias será participada aos aeronautas com a antecedência mínima de 45 (quarenta e cinco) dias.

3.7.5. Fracionamento de Férias

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

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

3.8. Da saúde do aeronauta

3.8.1. Serviço de medicina da aviação

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

3.8.2. Atestados médicos

Para efeito de pagamento de "dia perdido", os atestados fornecidos por médicos e dentistas do serviço de convênio médico do Sindicato Nacional dos Aeronautas serão aceitos, até 10 (dez) dias úteis após

a alta, devendo o aeronauta comunicar a empresa no prazo de 48 (quarenta e oito) horas.

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

3.8.3. Assistência aos empregados

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

3.8.4. Dispensa para exames médicos

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

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

3.8.5. Medicina e segurança do trabalho

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

- a) que os "cipeiros" e os agentes de segurança de voo indicados pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas desfrutarão do direito de estarem presentes e acompanhar as diligências de análise dos acidentes ocorridos nas respectivas áreas de atuação, devendo as empresas informá-los, oportunamente, sobre tais atividades;
- b) que o vice-presidente da CIPA e os representantes nas respectivas áreas gozarão do direito de acompanharem os agentes da fiscalização trabalhista, da sanitária ou de levantamento técnico, obrigando-se, também, as empresas, a informá-los, imediatamente, da presença daqueles agentes e fiscais;
- c) que deverão encaminhar ao Sindicato Nacional dos Aeronautas cópia das atas das reuniões da CIPA até 10(dez) dias após a data em que as mesmas forem realizadas.

3.8.6. Política global sobre SIDA

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

3.8.7. Ressarcimento de despesas médicas

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

3.8.8. Comissões paritárias de saúde

O Sindicato das empresas e os Sindicatos profissionais se comprometem a criar comissões paritárias de saúde, objetivando examinar e propor medidas relacionadas com a saúde do trabalhador, em especial medidas relacionadas a exames preventivos de saúde.

3.8.9. Auxílio funeral

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

3.8.10. Comitê de gerenciamento de fadiga

Em cumprimento aos artigos 19, parágrafo terceiro e 81, inciso II, ambos da Lei 13.475/2017, a norma abaixo passa a vigorar em 30 (trinta) meses após a publicação da Lei 13.475/2017, o Grupo de trabalho interno da empresa, responsável por coordenar, desenvolver, implementar e monitorar as atividades de gerenciamento de Risco da fadiga (GRF) e/ou o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga (SGRF) na organização, denominado pela autoridade em aviação civil como GAGEF, ou outro nome, a ser constituído em atendimento ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) sobre os requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana a ser editado pela Agência

Nacional de Aviação Civil (ANAC), deverá ter em sua composição um tripulante indicado pelo representante legal da categoria profissional.

Parágrafo Primeiro: A empresa se compromete a dar acesso ao tripulante indicado pelo SNA, aos registros, reportes e documentos pertinentes, relacionados ao tema de fadiga dos tripulantes, conforme previsto em norma infra legal da autoridade em aviação civil brasileira, além de prover as adequações de escala necessárias permitindo a participação do tripulante indicado pelo representante legal da categoria profissional em todas as reuniões, com sua periodicidade mínima definida em norma infra legal da autoridade em aviação civil, para análise e monitoramento do Gerenciamento de Risco da Fadiga (GRF) e/ou Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF).

Parágrafo Segundo: O indicado pelo representante legal da categoria profissional se compromete a assinar um termo de confidencialidade sobre os dados analisados, exceto se arrolado a contribuir em investigação de incidente ou acidente promovido pelo órgão competente ou questionado pela autoridade em aviação civil.

Parágrafo Terceiro: O tripulante a que se refere o caput deste artigo não terá direito a voto no que se refere aos limites 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.

3.9. Das revalidações e documentações

3.9.1. Taxa de revalidação de certificados

As empresas reembolsarão 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: As empresas poderão 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, as empresas reembolsarão até o limite do valor negociado junto às clínicas conveniadas.

Parágrafo Terceiro: Os limites de reembolso previstos no parágrafo anterior só se aplicarão se as empresas divulgarem os valores dos exames praticados pelas clínicas credenciadas.

3.9.2. Documentação para voos internacionais

As empresas manterão serviços tendentes a facilitar ao aeronauta a obtenção da documentação necessária ao mesmo para exercer sua função em voos internacionais.

3.10. Do fornecimento de materiais

3.10.1. Materiais e equipamentos gratuitos

As empresas fornecerão, gratuitamente, todos os materiais que exigirem.

3.10.2. Descontos em folha de pagamento

Ficam as empresas abrangidas por essa Convenção Coletiva autorizadas a efetuarem 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 pelo empregador.

4. Da Organização Sindical

4.1. Quadro de avisos

As empresas e, de forma recíproca, o Sindicato Nacional dos Aeronautas, 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 SNA, nos recintos de despacho dos tripulantes, e, para as empresas, nos estabelecimentos do órgão de classe destinados a colocação de avisos limitados, exclusivamente, aos assuntos de interesse da categoria e das empresas, sem qualquer conotação ou vinculação de natureza político-partidária. As empresas e o Sindicato Nacional dos Aeronautas, respectivamente, zelarão pela conservação e continuidade da afixação dos quadros e dos avisos.

4.2. Encontros bimestrais

O Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e o Sindicato Nacional dos Aeronautas realizarão reuniões bimestrais em 2020 nos seguintes meses: março, maio, julho e setembro, e em qualquer tempo se as condições que determinaram as cláusulas desta Convenção Coletiva 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 SNA

As empresas comprometem-se a não descontar o salário dos dias de convocação de diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, 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 Nacional dos Aeronautas para trabalho sindical.

Os dias de convocação deverão ser informados às empresas com antecedência.

4.4. Garantia aos representantes sindicais

As empresas darão garantia de emprego aos representantes sindicais eleitos em Assembleia específica, com mandato que coincidirá com o da Diretoria do SNA, de acordo com o número de representantes estabelecidos nos critérios definidos abaixo:

Em empresas que empregam: a. até 1.000 (mil) aeronautas: 1 (um) Representante Sindical; b. entre 1001 (mil e um) e 3000 (três mil) aeronautas: 2 (dois) Representantes Sindicais; c. entre 3001 (três mil e um) e 5000 (cinco mil) aeronautas: 3 (três) Representantes

Sindicais; d. entre 5001 (cinco mil e um) e 7000 (sete mil) aeronautas: 4 (quatro) Representantes Sindicais; e. entre 7001 (sete mil e um) e 9000 (nove mil) aeronautas: 5 (cinco) Representantes Sindicais; f. acima de 9001 (nove mil e um) aeronautas: 6 (seis) Representantes Sindicais.

Parágrafo Primeiro: A garantia desta cláusula estará condicionada à comunicação formal da eleição dos referidos representantes sindicais ao SNEA, no prazo máximo de 10 dias úteis contados da data da eleição, através do encaminhamento de editais de convocação e ofício de assembleias específicas para este fim, bem como da completa qualificação dos eleitos e indicação da empresa aeroviária a que estão vinculados.

Parágrafo Segundo: A esses representantes sindicais fica assegurada a suplementação de 4 (quatro) dispensas mensais mediante aviso à empresa com 1 (um) mês de antecedência.

Parágrafo Terceiro: Além das acima mencionadas, os representantes sindicais terão mais duas dispensas para assistirem às assembleias regularmente convocadas, mediante aviso à empresa com 7 (sete) dias de antecedência.

4.5. Desconto em favor do SNA

Desde que não haja manifestação contrária por parte do aeronauta, as Empresas descontarão na folha de pagamento, sem qualquer ônus para o sindicato

profissional, as contribuições facultativas que forem votadas pelas assembleias em favor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, 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

Aos dirigentes sindicais eleitos ficam asseguradas 15 (quinze) dispensas mensais, mediante comunicação do SNA à empresa empregadora, com 1 (um) mês de antecedência. O melhor aproveitamento dessa faculdade será estabelecido entre a escala e o empregado interessado.

Parágrafo único - Caberá esta liberação a, no máximo, 24 (vinte e quatro) 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 das empresas frequentados pelos aeronautas nos aeroportos.

4.8. Frequência livre ao SNA

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

As empresas encaminharão ao Sindicato Nacional dos Aeronautas 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, as empresas se comprometem 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 pelas empresas, na medida do possível.

Parágrafo Único: Os nomes dos congressistas serão informados ao SNEA, 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

As empresas anteciparão ao Sindicato Nacional dos Aeronautas, o valor correspondente a 02 (duas) diárias de alimentação por cada aeronauta, seu empregado, no valor convencionado nesta Convenção Coletiva de Trabalho, 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

Nacional dos Aeronautas 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.

As empresas reafirmam 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, as empresas fornecerão a relação nominal dos Aeronautas demitidos e admitidos ao SNA.

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 desta Convenção, em prejuízo de algum aeronauta determinado, a empresa infratora pagará, a partir de 01 de dezembro de 2019, multa no valor de R\$ 127,19 (cento e vinte e sete reais e dezenove centavos), em favor do aeronauta prejudicado.

São Paulo, 12 de dezembro de 2019.

SNA – SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
CNPJ nº 33.452.400/0001-97
Ondino Dutra Cavalheiro Neto
Diretor Presidente

SNEA – SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS
AEROVIÁRIAS
CNPJ: 33.613.258/0001-12
Ronaldo Bento Trad
Diretor-Presidente



SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

ANEXO I – REGRAS PARA UTILIZAÇÃO DO PASSE LIVRE

Condições Gerais:

1. A concessão de passe livre é exclusiva para voos domésticos, a favor de tripulantes com contrato de trabalho ativo e em escala de serviço, para início ou pós encerramento de jornada ou de viagem;
2. Estão excluídos desse programa os aeronautas que estiverem de férias ou de licença assim como aqueles com o contrato de trabalho suspenso ou interrompido e os aposentados;
3. Os tripulantes deverão, obrigatoriamente, se apresentar para embarque e viajar trajando o uniforme completo de sua empresa, e identificados pelo crachá funcional (devendo retirar o crachá após o embarque) e documento válido de identificação com foto;
4. Será permitido no máximo 7 (sete) solicitações de reserva por voo, em cada empresa, na condição de stand by;
5. A disponibilização do código de reserva ou realização de check in não garantem o embarque;
6. Os tripulantes eletivos serão posicionados no último ranking de priorização, de acordo com a política interna de cada empresa;

7. A prioridade será, sempre, dos tripulantes da própria empresa na mesma situação;
8. 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;
9. O direito ao passe livre é pessoal e intransferível;
10. A empresa aérea transportadora informará à empresa empregadora qualquer situação de embarço ou mau uso do passe livre pelos aeronautas;
11. A concessão do passe livre é uma liberalidade das empresas e não tem natureza salarial, não integrando a remuneração do aeronauta para qualquer fim;
12. O tempo de deslocamento quando da utilização do passe livre não será considerado, em qualquer hipótese, como hora ou quilômetro voado para efeito de remuneração;
13. As empresas constituirão um banco de dados único, no qual serão inseridos o nome completo, CPF e código ANAC dos aeronautas elegíveis ao passe livre de cada empresa. Caso o aeronauta não autorize o compartilhamento destes dados, deverá notificar formalmente sua empresa, refletindo na sua exclusão de utilização do passe livre;

14. Só será possível solicitar reservas de stand by para voos com antecedência de 24 horas a até 2 horas antes do voo;

15. O mau uso do passe livre, em violação às regras ora estabelecidas, dará ensejo a medidas disciplinares a critério da empresa empregadora;

16. As empresas aéreas se reservam no direito de impedir o acesso ao passe livre nos casos de mau uso ou comportamento inadequado;

17. Apenas os assentos na classe econômica poderão ser utilizados, não sendo permitida a ocupação – mesmo que estejam disponíveis – dos assentos da classe executiva, dos destinados à comercialização por preço diferenciado e os jump seats. Cada empresa se reserva no direito de permitir a ocupação destes assentos, sem extensão do direito para as demais.

Lei 13.475/17

**NOVA LEI DO
AERONAUTA**



UM MOMENTO HISTÓRICO UMA CONQUISTA DE TODOS

A Nova Lei do Aeronauta é fruto de um esforço de mais de seis anos no Congresso e veio para modernizar as relações de trabalho de pilotos e comissários de voo, cuja regulamentação não mudava havia mais de 30 anos. Mas, principalmente, para garantir mais segurança de voo para todos.

Uma vitória conquistada graças a um enorme esforço e participação dos aeronautas, mostrando a força da categoria.



www.aeronautas.org.br

   [sindicatonacionaldosaeronautas](#)

Regulamentação da profissão: Uma nova era se inicia com a Nova Lei do Aeronauta

A regulamentação da profissão dos aeronautas iniciou uma nova era em 2017, com a aprovação e entrada em vigor da Lei 13.475/2017, a Nova Lei do Aeronauta.

Esta nova lei, fruto de um esforço de mais de seis anos no Congresso, veio para modernizar as relações de trabalho de pilotos e comissários de voo, cuja regulamentação não mudava havia mais de 30 anos a lei 7.183, que vigorava até então, era de 1984.

Mas, principalmente, veio para garantir mais segurança de voo para todos.

Entre diversos pontos tratados no texto, um dos mais importantes é a implantação do sistema de gerenciamento do risco de fadiga humana — que já é praticado nos países mais avançados. Com isso, pilotos e comissários poderão trabalhar em melhores condições e, conseqüentemente, podem garantir voos mais seguros para todos.

Além disso, o aumento no número de folgas mensais, acompanhando o que também já acontece nos principais mercados da aviação mundial, é outro fator que melhora a vida dos tripulantes ao mesmo tempo em que traz um enorme benefício à sociedade, já que tem relação direta com a segurança de voo.

Outro ponto extremamente benéfico da nova lei é a proteção contra a terceirização do trabalho dos aeronautas.

O SNA, ao lado das associações Abrapac, Asagol e ATL, além de inúmeros tripulantes, trabalhou incessantemente nos últimos seis anos por essa aprovação, atuando diariamente em Brasília junto a deputados e senadores.

Esta foi, sem dúvida, uma das maiores conquistas da categoria em décadas.

LEI Nº 13.475, DE 28 DE AGOSTO DE 2017.

Dispõe sobre o exercício da profissão de tripulante de aeronave, denominado aeronauta; e revoga a Lei no 7.183, de 5 de abril de 1984.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I Dos Tripulantes de Aeronaves e da sua Classificação

Art. 1º Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.

§ 1º Para o desempenho das profissões descritas no caput, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2º Esta Lei aplica-se também aos pilotos de aeronave, comissários de voo e mecânicos de voos brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronave estrangeira em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

Art. 2º O piloto de aeronave e o mecânico de voo, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que são titulares, têm a designação de tripulante de voo.

Art. 3º O comissário de voo, no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante de cabine.

Art. 4º O tripulante de voo ou de cabine 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.

§ 1º O tripulante extra a serviço será considerado tripulante a serviço no que diz respeito aos limites da jornada de trabalho, ao repouso e à remuneração.

§ 2º Ao tripulante extra a serviço será disponibilizado assento na cabine de passageiros, salvo em aeronaves no transporte exclusivo de cargas.

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

I - serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo;

II - serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

III - serviço aéreo especializado (SAE), prestado por organização de ensino, na modalidade de instrução de voo;

IV - demais serviços aéreos especializados, abrangendo as atividades definidas pela Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e pela autoridade de aviação civil brasileira;

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

§ 1º É denominado instrutor de voo o piloto de aeronave contratado para ministrar treinamento em voo em aeronave empregada no serviço aéreo especializado referido no inciso III do caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto em convenção ou acordo coletivo de trabalho:

I - os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos III e V do caput deste artigo são equiparados aos tripulantes que exercem suas funções nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo;

II - os tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso V do caput deste artigo, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, são equiparados aos tripulantes de voo que operam os serviços aéreos especializados na modalidade de atividade de fomento ou proteção à agricultura.

Art. 6º O exercício das profissões de piloto de aeronave, mecânico de voo e comissário de voo, previstas nesta Lei, é privativo de brasileiros natos ou naturalizados.

§ 1º As empresas brasileiras, quando estiverem prestando serviço aéreo internacional, poderão utilizar comissários de voo estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários de voo a bordo da mesma aeronave.

§ 2º Todas as empresas de transporte aéreo público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, quando estiverem operando voos domésticos em território brasileiro, terão obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira.

§ 3º Na falta de tripulantes de voo brasileiros, instrutores estrangeiros poderão ser admitidos em caráter provisório, por período restrito ao da instrução, de acordo com regulamento exarado pela autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 7º Os tripulantes de voo exercem as seguintes funções a bordo da aeronave:

I - comandante: piloto responsável pela operação e pela segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação lhe atribui;

II - copiloto: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave; e

III - mecânico de voo: auxiliar do comandante, encarregado da operação e do controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave.

§ 1º Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, o comandante e o mecânico de voo poderão exercer cumulativamente outras prerrogativas decorrentes de qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2º O comandante será designado pelo operador da aeronave e será seu preposto durante toda a viagem.

§ 3º O copiloto é o substituto eventual do comandante nas tripulações simples, não o sendo nos casos de tripulação composta ou de revezamento.

Art. 8º Os tripulantes de cabine, na função de comissários de voo, são auxiliares do comandante encarregados do cumprimento das normas relativas à segurança e ao atendimento dos passageiros a bordo, da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais e de outras tarefas que lhes tenham sido delegadas pelo comandante.

§ 1º Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, os comissários de voo poderão exercer cumulativamente outras prerrogativas decorrentes de qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2º A guarda de valores é condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança do local.

§ 3º A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada aos comissários de voo quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

Seção II

Das Tripulações

Art. 9º Tripulação é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 10. O tripulante, sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, não poderá exercer, simultaneamente, mais de uma função a bordo de aeronave, mesmo que seja titular de licenças correspondentes.

Art. 11. Os membros de uma tripulação são subordinados técnica e disciplinarmente ao comandante, durante todo o tempo em que transcorrer a viagem.

Art. 12. O comandante exerce a autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que, concluída a viagem, entrega a aeronave.

Art. 13. Uma tripulação pode ser classificada como mínima, simples, composta ou de revezamento.

Parágrafo único. A autoridade de aviação civil brasileira, considerando o interesse da segurança operacional, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida, poderá determinar a composição da tripulação ou as modificações necessárias para a realização do voo.

Art. 14. Tripulação mínima é a determinada na forma da certificação de tipo da aeronave, homologada pela autoridade de aviação civil brasileira, sendo permitida sua utilização em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 15. Tripulação simples é a constituída de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do voo.

Art. 16. Tripulação composta é a constituída de uma tripulação simples acrescida de um comandante, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários de voo.

Parágrafo único. A tripulação composta somente poderá ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando poderá ser utilizada em voos domésticos:

I - para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;

II - quando os critérios de utilização dos tripulantes de voo e de cabine empregados no serviço aéreo definido

no inciso I do caput do art. 5º estiverem definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

III - para atendimento de missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, no caso de tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços aéreos definidos no inciso II do caput do art. 5º desta Lei.

Art. 17. Tripulação de revezamento é a constituída de uma tripulação simples acrescida de um comandante, de um piloto, de um mecânico de voo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários de voo.

Parágrafo único. A tripulação de revezamento só poderá ser empregada em voos internacionais.

Art. 18. Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo e até o limite de 3 (três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.

Parágrafo único. A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora de apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

Seção III

Do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana

Art. 19. As limitações operacionais estabelecidas nesta Lei poderão ser alteradas pela autoridade de aviação civil brasileira com base nos preceitos do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana.

§ 1º As limitações operacionais referidas no caput deste artigo compreendem quaisquer prescrições temporais relativas aos tripulantes de voo e de cabine no que tange a limites de voo, de pouso, de jornada de trabalho, de sobreaviso, de reserva e de períodos de repouso, bem como a outros fatores que possam reduzir o estado de alerta da tripulação ou comprometer o seu desempenho operacional.

§ 2º O Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana será regulamentado pela autoridade de aviação civil brasileira com base nas normas e recomendações internacionais de aviação civil.

§ 3º A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana serão acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.

§ 4º Nos casos em que o Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana autorizar a superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho e a diminuição do período de 12 (doze) horas de repouso, em tripulação simples, tais alterações deverão ser implementadas por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho

entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional.

CAPÍTULO II DO REGIME DE TRABALHO

Seção I Do Contrato de Trabalho

Art. 20. A função remunerada dos tripulantes a bordo de aeronave deverá, obrigatoriamente, ser formalizada por meio de contrato de trabalho firmado diretamente com o operador da aeronave.

§ 1º O tripulante de voo ou de cabine só poderá exercer função remunerada a bordo de aeronave de um operador ao qual não esteja diretamente vinculado por contrato de trabalho quando o serviço aéreo não constituir atividade fim, e desde que por prazo não superior a 30 (trinta) dias consecutivos, contado da data de início da prestação dos serviços.

§ 2º A prestação de serviço remunerado conforme prevê o § 1º deste artigo não poderá ocorrer por mais de uma vez ao ano e deverá ser formalizada por contrato escrito, sob pena de presunção de vínculo empregatício do tripulante diretamente com o operador da aeronave.

Art. 21. O operador da aeronave poderá utilizar-se de tripulantes instrutores que não estejam a ele vinculados por contrato de trabalho quando em seu quadro de tripulantes não existirem instrutores habilitados no equipamento em que se pretende operar, desde que por

período restrito ao da instrução e mediante autorização da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 22. O operador de aeronaves poderá, por meio de contrato de prestação de serviços, autorizar que seus instrutores ministrem instrução para tripulantes que não estejam a ele vinculados por contrato de trabalho quando os empregadores dos respectivos tripulantes não possuírem equipamento ou instrutores próprios para a específica instrução, desde que por período restrito ao da instrução e mediante autorização da autoridade de aviação civil brasileira.

Parágrafo único. Este artigo só é aplicável aos operadores de aeronaves que realizam os serviços aéreos referidos nos incisos I e II do caput do art. 5º.

Seção II

Da Base Contratual

Art. 23. Entende-se por base contratual a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do tripulante estiver registrado.

Art. 24. Resguardados os direitos e as condições previstos nesta Lei, os demais direitos, condições de trabalho e obrigações do empregado estarão definidos no contrato de trabalho e poderão ser devidamente regulados em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 25. Será fornecido pelo empregador transporte gratuito aos tripulantes de voo e de cabine sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto situado a mais de 50 (cinquenta) quilômetros de distância do aeroporto definido como base contratual.

§ 1º O tempo de deslocamento entre o aeroporto definido como base contratual e o aeroporto designado para o início do voo será computado na jornada de trabalho e não será remunerado.

§ 2º No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e situado a mais de 50 (cinquenta) quilômetros de distância, a jornada de trabalho será encerrada conforme o disposto no art. 35, e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de, no mínimo, 2 (duas) horas.

Seção III

Da Escala de Serviço

Art. 26. A prestação de serviço do tripulante empregado no serviço aéreo definido no inciso I do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será determinada por meio de:

I - escala, no mínimo mensal, divulgada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva, sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;

II - escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.

§ 1º Em 4 (quatro) meses do ano, as empresas estão autorizadas, caso julguem necessário, a divulgar escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folgas com antecedência mínima de 2 (dois) dias, para a primeira semana de cada mês, e de 7 (sete) dias, para as semanas subsequentes.

§ 2º Para voos exclusivamente cargueiros, é autorizada a divulgação de escala semanal para voos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folgas com antecedência mínima de 2 (dois) dias, para a primeira semana de cada mês, e 7 (sete) dias, para as semanas subsequentes.

§ 3º Os limites previstos no inciso I do caput deste artigo poderão ser alterados mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 27. A determinação para a prestação de serviço do tripulante empregado nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares, será feita por meio de:

I - escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias, determinando os horários de início e término de voos, serviços de reserva,

sobreavisos e folgas, sendo vedada a consignação de situações de trabalho e horários não definidos;

II - escala ou convocação, para realização de cursos, reuniões, exames relacionados a treinamento e verificação de proficiência técnica.

Parágrafo único. Outros critérios para a determinação da prestação de serviço dos tripulantes poderão ser estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 28. Na escala de serviço, deverão ser observados regime de rodízio de tripulantes e turnos compatíveis com a saúde, a higiene e a segurança do trabalho.

Parágrafo único. A programação de rodízios e turnos obedecerá ao princípio da equidade na distribuição entre as diversas situações de trabalho para que não haja discriminação entre os tripulantes com qualificações idênticas, salvo em empresas que adotem critérios específicos estabelecidos em acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Seção IV

Das Acomodações para Descanso a Bordo de Aeronave

Art. 29. Será assegurado aos tripulantes de voo e de cabine, quando estiverem em voo com tripulação composta ou de revezamento, descanso a bordo da aeronave, em acomodação adequada, de acordo com as especificações definidas em norma estabelecida pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 1º Aos tripulantes de voo e de cabine realizando voos em tripulação composta será assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples.

§ 2º Aos tripulantes de voo e de cabine realizando voos em tripulação de revezamento será assegurado número de acomodações para descanso a bordo igual à metade do total de tripulantes.

Seção V

Dos Limites de Voos e de Pousos

Art. 30. Denomina-se hora de voo ou tempo de voo o período compreendido desde o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou desde a partida dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, até o momento em que, respectivamente, se imobiliza a aeronave ou se efetua o corte dos motores, ao término do voo (“calço a calço”).

Art. 31. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo definido no inciso I do caput do art. 5º serão assegurados os seguintes limites de horas de voo e de pousos em uma mesma jornada de trabalho:

I - 8 (oito) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

II - 11 (onze) horas de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;

III - 14 (catorze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e

IV - 7 (sete) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º O número de pousos na hipótese do inciso I deste artigo poderá ser aumentado em mais 1 (um), a critério do empregador, acrescendo-se, nesse caso, 2 (duas) horas ao repouso que precede a jornada.

§ 2º Não obstante o previsto no § 1º deste artigo, em caso de desvio para aeroporto de alternativa, será permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nos incisos I, II e III deste artigo.

§ 3º Os tripulantes que operam aeronaves convencionais e turbo-hélice poderão ter o limite de pousos estabelecido no inciso I deste artigo aumentado em mais 2 (dois) pousos.

Art. 32. Aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de horas de voo em uma mesma jornada de trabalho:

I - 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

II - 12 (doze) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação composta;

III - 16 (dezesesseis) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento;

IV - 8 (oito) horas de voo, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1º Aos tripulantes referidos neste artigo não serão assegurados limites de pousos em uma mesma jornada de trabalho.

§ 2º Os tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso IV do caput do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 33. Aos tripulantes são assegurados os seguintes limites mensais e anuais de horas de voo:

I - 80 (oitenta) horas de voo por mês e 800 (oitocentas) horas por ano, em aviões a jato;

II - 85 (oitenta e cinco) horas de voo por mês e 850 (oitocentas e cinquenta) horas por ano, em aviões turbo-hélice;

III - 100 (cem) horas de voo por mês e 960 (novecentas e sessenta) horas por ano, em aviões convencionais;

IV - 90 (noventa) horas de voo por mês e 930 (novecentas e trinta) horas por ano, em helicópteros.

§ 1º Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior será respeitado.

§ 2º Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV do caput do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 34. O trabalho realizado como tripulante extra a serviço será computado para os limites da jornada de trabalho diária, semanal e mensal, não sendo considerado para o cômputo dos limites de horas de voo diários, mensais e anuais, previstos nos arts. 31, 32 e 33.

Seção VI

Dos Limites da Jornada de Trabalho

Art. 35. Jornada é a duração do trabalho do tripulante de voo ou de cabine, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que ele é encerrado.

§ 1º A jornada na base contratual será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local de trabalho.

§ 2º Fora da base contratual, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo, a apresentação no aeroporto ou em outro local estabelecido pelo empregador deverá ocorrer com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 (quarenta e cinco) minutos após a parada final dos motores, no caso de voos internacionais.

§ 5º Para atividades em terra, não se aplicam as disposições dos §§ 3º e 4º deste artigo.

§ 6º Os limites previstos no § 4º deste artigo podem ser alterados pelos operadores de aeronaves que possuem Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana no planejamento e na execução das escalas de serviço

de seus tripulantes, sendo o limite mínimo de 30 (trinta) minutos.

Art. 36. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados no serviço aéreo definido no inciso I do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:

I - 9 (nove) horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;

II - 12 (doze) horas, se integrantes de uma tripulação composta;

III - 16 (dezesesseis) horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.

Art. 37. Aos tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º são assegurados os seguintes limites de jornada de trabalho:

I - 11 (onze) horas, se integrantes de uma tripulação mínima ou simples;

II - 14 (catorze) horas, se integrantes de uma tripulação composta;

III - 18 (dezoito) horas, se integrantes de uma tripulação de revezamento.

Parágrafo único. Os tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos especializados definidos no inciso IV

do caput do art. 5º, quando em atividade de fomento à agricultura, poderão ter os limites previstos neste artigo estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 38. Em caso de interrupção de jornada, os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, IV e V do caput do art. 5º, quando compondo tripulação mínima ou simples, poderão ter suas jornadas de trabalho acrescidas de até a metade do tempo da interrupção, nos seguintes casos:

I - quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 3 (três) horas e inferior a 6 (seis) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador local para descanso separado do público e com controle de temperatura e luminosidade;

II - quando houver interrupção da jornada fora da base contratual, superior a 6 (seis) horas e inferior a 10 (dez) horas consecutivas, e forem proporcionados pelo empregador quartos individuais com banheiro privativo, condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle de temperatura e luminosidade.

Parágrafo único. A condição prevista neste artigo deverá ser consignada no diário de bordo da aeronave, com assinatura do comandante.

Art. 39. A hora de trabalho noturno, para efeito de jornada, será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Parágrafo único. Para efeitos desta Lei, considera-se noturno:

I - o trabalho executado em terra entre as 22 (vinte e duas) horas de um dia e as 5 (cinco) horas do dia seguinte, considerado o horário local;

II - o período de tempo de voo realizado entre as 18 (dezoito) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

Art. 40. Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados em 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, nos seguintes casos:

I - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

II - espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada;

III - por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa.

Parágrafo único. Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada, em no máximo 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, pelo comandante ao empregador, que, no prazo de 15 (quinze) dias, comunicará a autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 41. A duração do trabalho dos tripulantes de voo ou de cabine não excederá a 44 (quarenta e quatro) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais, computados os tempos de:

I - jornada e serviço em terra durante a viagem;

II - reserva e 1/3 (um terço) do sobreaviso;

III - deslocamento como tripulante extra a serviço;

IV - adestramento em simulador, cursos presenciais ou a distância, treinamentos e reuniões;

V - realização de outros serviços em terra, quando escalados pela empresa.

§ 1º O limite semanal de trabalho previsto neste artigo poderá ser alterado mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapasse os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira, sendo vedada, sob qualquer hipótese, a extrapolação do limite mensal de 176 (cento e setenta e seis) horas.

§ 2º Os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do

caput do art. 5º terão como período máximo de trabalho consecutivo 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela.

§ 3º Para os tripulantes de voo ou de cabine empregados nos serviços aéreos definidos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º, o período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezesete) dias.

§ 4º Quando prestarem serviço fora da base contratual por período superior a 6 (seis) dias, os tripulantes referidos no § 3º deste artigo terão, no retorno, folgas correspondentes a, no mínimo, o número de dias fora da base contratual menos 2 (dois) dias.

§ 5º Os tripulantes empregados no serviço aéreo definido no inciso I do caput do art. 5º que também exerçam atividades administrativas terão os limites de sua jornada de trabalho definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

§ 6º As disposições do caput e dos §§ 1º, 2º, 3º e 4º deste artigo não se aplicam aos tripulantes empregados nos serviços aéreos definidos no inciso IV do caput do art. 5º em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderão ter os referidos limites reduzidos ou ampliados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de

voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 42. Será observado o limite máximo de 2 (duas) madrugadas consecutivas de trabalho, e o de 4 (quatro) madrugadas totais no período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas, contadas desde a apresentação do tripulante.

§ 1º O tripulante de voo ou de cabine poderá ser escalado para jornada de trabalho na terceira madrugada consecutiva desde que como tripulante extra, em voo de retorno à base contratual e encerrando sua jornada de trabalho, vedada, nessa hipótese, a escalação do tripulante para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho.

§ 2º Sempre que for disponibilizado ao tripulante período mínimo de 48 (quarenta e oito) horas livre de qualquer atividade, poderá ser iniciada a contagem de novo período de 168 (cento e sessenta e oito) horas consecutivas referido no caput deste artigo.

§ 3º Os limites previstos neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

§ 4º Entende-se como madrugada o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 0 (zero) hora e 6 (seis) horas,

considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

Seção VII

Do Sobreaviso e da Reserva

Art. 43. Sobreaviso é o período não 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 em outro local determinado, no prazo de até 90 (noventa) minutos, após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1º Em Município ou conurbação com 2 (dois) ou mais aeroportos, o tripulante designado para aeroporto diferente da base contratual terá prazo de 150 (cento e cinquenta) minutos para a apresentação, após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 2º As horas de sobreaviso serão pagas à base de 1/3 (um terço) do valor da hora de voo.

§ 3º Caso o tripulante seja convocado para uma nova tarefa, o tempo remunerado será contabilizado entre o início do sobreaviso e o início do deslocamento.

§ 4º Caso o tripulante de voo ou de cabine não seja convocado para uma tarefa durante o período de sobreaviso, o tempo de repouso mínimo de 8 (oito) horas deverá ser respeitado antes do início de nova tarefa.

§ 5º O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início até o início do deslocamento caso o tripulante seja acionado para nova tarefa, não poderá ser superior a 12 (doze) horas.

§ 6º No período de 12 (doze) horas previsto no § 5º, não serão computados os períodos de deslocamento de 90 (noventa) e 150 (cento e cinquenta) minutos previstos no caput e no § 1º deste artigo.

§ 7º O tripulante de voo ou de cabine empregado no serviço aéreo previsto no inciso I do caput do art. 5º terá a quantidade de sobreavisos limitada a 8 (oito) mensais, podendo ser reduzida ou ampliada por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os limites estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 44. Reserva é o período em que o tripulante de voo ou de cabine permanece à disposição, por determinação do empregador, no local de trabalho.

§ 1º A hora de reserva será paga na mesma base da hora de voo.

§ 2º A reserva do tripulante empregado no serviço aéreo previsto no inciso I do caput do art. 5º terá duração mínima de 3 (três) horas e máxima de 6 (seis) horas.

§ 3º A reserva do tripulante empregado nos serviços aéreos previstos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º terá duração mínima de 3 (três) horas e máxima de 10 (dez) horas.

§ 4º Prevista a reserva por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao tripulante acomodação adequada para descanso.

§ 5º Entende-se por acomodação adequada para fins deste artigo poltronas em sala específica com controle de temperatura, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações.

§ 6º Para efeito de remuneração, caso o tripulante seja acionado em reserva para assumir programação de voo, será considerado tempo de reserva o período compreendido entre o início da reserva e o início do voo.

§ 7º Os limites previstos neste artigo poderão ser reduzidos ou ampliados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Seção VIII

Das Viagens

Art. 45. Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante de voo ou de cabine, contado desde a saída de sua base até o seu regresso.

§ 1º Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.

§ 2º O tripulante de voo ou de cabine poderá cumprir uma combinação de voos, passando por sua base contratual sem ser dispensado do serviço, desde que a programação obedeça à escala previamente publicada.

§ 3º O empregador poderá exigir do tripulante de voo ou de cabine complementação de voo, quando fora da base contratual, para atender a realização de serviços inadiáveis.

§ 4º O empregador não poderá exigir do tripulante de voo ou de cabine complementação de voo ou qualquer outra atividade ao final da viagem, por ocasião do retorno à base contratual, sendo facultada ao tripulante a aceitação, não cabendo qualquer tipo de penalidade em caso de recusa.

Seção IX

Dos Períodos de Repouso

Art. 46. Repouso é o período ininterrupto, após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 47. É assegurada ao tripulante, fora de sua base contratual, acomodação adequada para repouso e transporte entre o aeroporto e o local de repouso, e vice-versa.

§ 1º O previsto neste artigo não será aplicado ao tripulante empregado nos serviços aéreos previstos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º quando o custeio do transporte e da hospedagem for ressarcido pelo empregador.

§ 2º O ressarcimento de que trata o § 1º deste artigo deverá ocorrer no máximo até 30 (trinta) dias após o pagamento.

§ 3º Entende-se por acomodação adequada para repouso do tripulante quarto individual com banheiro privativo e condições adequadas de higiene, segurança, ruído, controle de temperatura e luminosidade.

§ 4º Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação de transporte à disposição da tripulação.

Art. 48. O tempo mínimo de repouso terá duração relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

I - 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

II - 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas;

III - 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Parágrafo único. Os limites previstos neste artigo poderão ser alterados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros de segurança de voo estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 49. Quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por cada fuso cruzado.

Seção X

Da Folga Periódica

Art. 50. Folga é o período não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1º Salvo o previsto nos §§ 2º e 3º do art. 41, a folga deverá ter início, no máximo, após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas, contada a partir da apresentação do tripulante, observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso.

§ 2º Os períodos de repouso mínimo regulamentar deverão estar contidos nos 6 (seis) períodos consecutivos de até 24 (vinte e quatro) horas previstos no § 1º deste artigo.

§ 3º No caso de voos internacionais de longo curso, o limite previsto no § 1º deste artigo poderá ser ampliado em 36 (trinta e seis) horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais 2 (dois) períodos de folga no mesmo mês em que o voo for realizado, além das folgas previstas neste artigo e no art. 51.

§ 4º Os limites previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo poderão ser alterados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 51. O tripulante empregado no serviço aéreo previsto no inciso I do caput do art. 5º terá número mensal de folgas não inferior a 10 (dez), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos, devendo a primeira destas ter início até as 12 (doze) horas do sábado, no horário de Brasília.

§ 1º O número mensal de folgas previsto neste artigo poderá ser reduzido até 9 (nove), conforme critérios estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 2º Quando o tripulante concorrer parcialmente à escala de serviço do mês, por motivo de férias ou afastamento, aplicar-se-á a proporcionalidade do número de dias trabalhados ao número de folgas a serem concedidas, com aproximação para o inteiro superior.

Art. 52. O tripulante de voo ou de cabine empregado nos serviços aéreos previstos nos incisos II, III, IV e V do caput do art. 5º terá número de folgas mensal não inferior a 8 (oito), das quais pelo menos 2 (duas) deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos.

Parágrafo único. O tripulante empregado nos serviços aéreos previstos no inciso IV do caput do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, poderá ter os limites previstos neste artigo modificados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Art. 53. A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada, e seus horários de início e término serão definidos em escala previamente publicada.

Art. 54. Quando o tripulante for designado para curso fora da base contratual, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base contratual.

Parágrafo único. A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.

CAPÍTULO III

DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES

Seção I

Da Remuneração

Art. 55. Sem prejuízo da liberdade contratual, a remuneração do tripulante corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa.

Parágrafo único. Não integram a remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajuda de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte.

Art. 56. A remuneração dos tripulantes poderá ser fixa ou ser constituída por parcela fixa e parcela variável.

Parágrafo único. A parcela variável da remuneração será obrigatoriamente calculada com base nas horas de voo, salvo no caso:

I - do tripulante empregado no serviço de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo, previsto no inciso II do caput do art. 5º, que poderá ter a parcela variável de seu salário calculada com base na quilometragem entre a origem e o destino do voo, desde que estabelecido em convenção ou acordo coletivo de trabalho;

II - do tripulante empregado nos serviços aéreos previstos no inciso IV do caput do art. 5º em atividade de fomento ou proteção à agricultura, que poderá ter a parcela variável de seu salário calculada com base na área produzida ou aplicada ou conforme outros critérios estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 57. O período de tempo em solo entre etapas de voo em uma mesma jornada será remunerado.

Parágrafo único. Os valores e critérios para remuneração do período de que trata o caput deste artigo serão estabelecidos no contrato de trabalho e em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 58. A empresa pagará a remuneração do trabalho não realizado por motivo alheio à vontade do tripulante, se outra atividade equivalente não lhe for atribuída.

Art. 59. A remuneração da hora de voo noturno e das horas de voo como tripulante extra será calculada na

forma da legislação em vigor, observadas as condições estabelecidas no contrato de trabalho e em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

§ 1º Considera-se voo noturno, para efeitos deste artigo, o voo executado entre as 21 (vinte e uma) horas, Tempo Universal Coordenado, de um dia e as 9 (nove) horas, Tempo Universal Coordenado, do dia seguinte.

§ 2º A hora de voo noturno, para efeito de remuneração, é contada a razão de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 60. As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

Seção II

Da Alimentação

Art. 61. Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas do Ministério do Trabalho e das autoridades competentes.

§ 1º O tripulante extra a serviço terá direito à alimentação.

§ 2º Quando em terra, o intervalo para a alimentação do tripulante deverá ter duração mínima de 45 (quarenta e cinco) minutos e máxima de 60 (sessenta) minutos.

§ 3º Quando em voo, a alimentação deverá ser servida em intervalos máximos de 4 (quatro) horas.

Art. 62. Para tripulante de helicópteros, a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60 (sessenta) minutos, período este que não será computado na jornada de trabalho.

Art. 63. Nos voos realizados no período entre as 22 (vinte e duas) horas de um dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte, deverá ser servida uma refeição se a duração do voo for igual ou superior a 3 (três) horas.

Art. 64. É assegurada alimentação ao tripulante que esteja em situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre as 12 (doze) e as 14 (catorze) horas e entre as 19 (dezenove) e as 21 (vinte e uma) horas, em intervalo com duração de 60 (sessenta) minutos.

Parágrafo único. O intervalo para alimentação de que trata este artigo:

I - não será computado na duração da jornada de trabalho;

II - não será observado na hipótese de programação de treinamento em simulador.

Seção III

Da Assistência Médica

Art. 65. Ao tripulante em serviço fora da base contratual o empregador deverá assegurar e custear, em casos de urgência, assistência médica e remoção, por via aérea, para retorno à base ou ao local de tratamento.

Seção IV

Do Uniforme

Art. 66. O tripulante receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos, por ato da autoridade competente, para o exercício de sua atividade profissional.

Parágrafo único. Não serão considerados como salário, para os efeitos previstos neste artigo, os vestuários, equipamentos e outros acessórios fornecidos ao tripulante para a realização dos respectivos serviços.

Seção V

Das Férias

Art. 67. As férias anuais do tripulante serão de 30 (trinta) dias consecutivos.

§ 1º Mediante acordo coletivo, as férias poderão ser fracionadas.

§ 2º A concessão de férias será comunicada ao tripulante, por escrito, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

Art. 68. A empresa manterá quadro atualizado de concessão de férias, devendo existir rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

Art. 69. Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não serão convertidas em abono pecuniário.

Art. 70. Ressalvadas condições mais favoráveis, a remuneração das férias e o décimo terceiro salário do aeronauta serão calculados pela média das parcelas fixas e variáveis da remuneração no período aquisitivo.

Art. 71. O pagamento da remuneração das férias será realizado até 2 (dois) dias antes de seu início.

Seção VI

Dos Certificados e das Habilitações

Art. 72. É de responsabilidade do empregador o custeio do certificado médico e de habilitação técnica de seus tripulantes, sendo responsabilidade do tripulante manter em dia seu certificado médico, como estabelecido na legislação em vigor.

§ 1º Cabe ao empregador o controle de validade do certificado médico e da habilitação técnica para que sejam programadas, na escala de serviço do tripulante, as datas e, quando necessárias, as dispensas para realização dos exames necessários para a revalidação.

§ 2º É dever do empregador o pagamento ou o reembolso dos valores pagos pelo tripulante para a revalidação do certificado médico e de habilitação técnica, tendo como limite os valores definidos pelos órgãos públicos, bem como dos valores referentes a exames de proficiência linguística e a eventuais taxas relativas a documentos necessários ao exercício de suas funções contratuais.

§ 3º No caso dos tripulantes empregados nos serviços aéreos previstos no inciso IV do caput do art. 5º em atividade de fomento ou proteção à agricultura, o pagamento e o reembolso previstos neste artigo poderão observar valores e critérios estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

CAPÍTULO IV DAS TRANSFERÊNCIAS

Art. 73. Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do tripulante a localidade onde ele está obrigado a prestar serviço.

§ 1º Entende-se como:

I - transferência provisória: o deslocamento do tripulante de sua base, por período mínimo de 30 (trinta) dias e não superior a 120 (cento e vinte) dias, para prestação de serviços temporários, sem mudança de domicílio, seguido de retorno à base tão logo cesse a incumbência que lhe foi atribuída; e

II - transferência permanente: o deslocamento do tripulante de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.

§ 2º Após cada transferência provisória, o tripulante deverá permanecer na sua base por, pelo menos, 180 (cento e oitenta) dias.

§ 3º O interstício entre transferências permanentes será de 2 (dois) anos.

§ 4º Na transferência provisória, serão assegurados aos tripulantes acomodação, alimentação, transporte a serviço, transporte aéreo de ida e volta e, no regresso, licença remunerada de, considerada a duração da transferência, 2 (dois) dias para o primeiro mês mais 1 (um) dia para cada mês ou fração subsequente, sendo que, no mínimo, 2 (dois) dias não deverão coincidir com sábado, domingo ou feriado.

§ 5º Na transferência permanente, serão assegurados ao tripulante pelo empregador:

I - ajuda de custo, para fazer face às despesas de instalação na nova base, não inferior a 4 (quatro) vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual, multiplicada pela média do correspondente trabalho nos últimos 12 (doze) meses;

II - transporte aéreo para si e seus dependentes;

III - translação da respectiva bagagem; e

IV - dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 8 (oito) dias, a ser fixado por sua opção, com aviso prévio de 8 (oito) dias ao empregador, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à sua chegada à nova base.

§ 6º A transferência provisória poderá ser transformada em transferência permanente.

Art. 74. O tripulante deverá ser notificado pelo empregador com antecedência mínima de 60

(sessenta) dias na transferência permanente e de 15 (quinze) dias na provisória.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 75. Aos tripulantes de voo empregados nos serviços aéreos definidos no inciso IV do caput do art. 5º, quando em atividade de fomento ou proteção à agricultura, não se aplicam as seguintes disposições desta Lei:

I - a Seção II do Capítulo II;

II - os arts. 27, 28, 43, 44 e 45;

III - o Capítulo IV;

IV - o regime de transição estabelecido no art. 80.

Art. 76. Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades dos tripulantes são definidas na Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), nas leis e nos regulamentos em vigor e, no que decorrer do contrato de trabalho, em convenções e acordos coletivos.

Art. 77. Sem prejuízo do disposto no Capítulo III do Título IX da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), os infratores das disposições constantes nesta Lei ficam sujeitos às penalidades previstas no art. 351 da Consolidação das

Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943.

Parágrafo único. O processo de multas administrativas será regido pelo disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 78. Caberá à autoridade de aviação civil brasileira expedir as normas necessárias para a implantação do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana de que trata a Seção III do Capítulo I.

Art. 79. O art. 30 da Lei no 7.183, de 5 de abril de 1984, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 30. Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês ou ano, respectivamente:

I - em aviões convencionais, 100 (cem) e 1.000 (mil) horas;

II - em aviões turbo-hélice, 100 (cem) e 935 (novecentas e trinta e cinco) horas;

III - em aviões a jato, 85 (oitenta e cinco) e 850 (oitocentas e cinquenta) horas;

IV - em helicópteros, 90 (noventa) e 960 (novecentas e sessenta) horas.

§ 1º Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave, será observado o menor limite.

§ 2º Os limites de tempo de voo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em intervalo inferior a 30 (trinta) dias, serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.” (NR)

Art. 80. Aplicam-se aos tripulantes, desde a entrada em vigor desta Lei até que tenham decorrido 30 (trinta) meses de sua publicação, como regime de transição, os seguintes dispositivos da Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984:

I - os arts. 12, 13 e 20;

II - o caput, incluídas suas alíneas, e o § 1º, todos do art. 21;

III - os arts. 29 e 30.

Art. 81. Revogam-se:

I - após decorridos 90 (noventa) dias da publicação oficial desta Lei, a Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, com exceção dos dispositivos referidos no art. 80;

II - após decorridos 30 (trinta) meses da publicação oficial desta Lei, os dispositivos da Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, referidos no art. 80.

Art. 82. Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial, exceto os

arts. 31, 32, 33, 35, 36 e 37, que entram em vigor após decorridos 30 (trinta) meses da publicação oficial desta Lei.

Brasília, 28 de agosto de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER
Mauricio Quintella
Ronaldo Nogueira de Oliveira



Portaria 6, de 07/01/1963, do MTPS

(Publicada no Diário Oficial, de 9 de janeiro de 1963, ratificada pelo ofício do Diretor Geral do Departamento Nacional do Trabalho DNT/GDG/OF. N. 199/70 de outubro de 1970)

DO UNIFORME

O Ministério de Estado dos Negócios do Trabalho e Previdência Social, usando da atribuição que lhe confere o art. 913, da Consolidação das Leis do Trabalho, resolve:

Tendo em vista o que consta do MTPS 201.613-62

Art. 1º - Serão obrigatoriamente fornecidas pelas Empresas de Aviação Civil a seus Aeronautas, sem ônus para os mesmos, as seguintes peças de Uniforme: Boné Completo, Distintivos, Gravatas, Camisas, Distintivos Hierárquicos, Paletó, Calça, Meias, Sapatos, Capote de Frio, Capa de Chuva, Luvas e Bolsas (para Comissárias).

Art. 2º - A quantidade e durabilidade das peças citadas deverão ser de:

Capote de Frio - 1 peça - 5 anos

Capa de Chuva - 1 peça - 2 anos

Boné - 1 peça - 2 anos

Gorro (Com^a) - 1 peça - 1 ano

Distintivo (de bolso e paletó) - 1 de cada - 5 anos

Gravata - 2 peças - 1 ano
Paletó - 1 peça - 1 ano
Camisa - 6 peças - 1 ano
Blusa (Com^a) - 6 peças - 1 ano
Meia (Com^a) - 24 pares - 1 ano
Meia (demais funcionários) - 2 pares - 1 ano
Sapatos - 1 par - 1 ano
Sapatos (Com^a) - 1 par com salto alto - 6 meses
Sapatos (Com^a) - 1 par com salto baixo - 6 meses
Luvas (Com^a) - 1 par - 1 ano
Bolsa (Com^a) - 1 peça - 1 ano
Casaco (Com^a) - 1 peça - 1 ano
Saias - 2 peças - 1 ano
Cinto - 1 peça - 1 ano
Calças compridas - 2 peças - 1 ano

Art. 3º - As Empresas Aeroviárias que não possuírem alfaiatarias custearão a confecção individual das peças citadas no art. 1º e 2º.

Art. 4º - O não cumprimento do disposto no art. 1º desta Portaria é considerado infração do art. 458 da Consolidação das Leis do Trabalho, sujeita à cominação da penalidade legal.

Art. 5º - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



A reforma trabalhista e por que você precisa se juntar ao SNA

Os reais impactos da reforma trabalhista, que passou a valer de fato com a entrada em vigor da Lei 13.467/2017, ainda são incertos, difíceis de ser avaliados, haja vista que a nova lei mexe em cerca de cem artigos da CLT e, inclusive, acaba com a contribuição sindical, um dos principais meios de financiamento de sindicatos.

Em meio a todas essas incertezas, porém, algo é evidente: justamente neste cenário de possível enfraquecimento, ter um sindicato realmente forte e representativo será essencial para qualquer categoria. É diante dessas adversidades que o SNA continuará sua luta para consolidar e ampliar as diversas conquistas recentes para os aeronautas.

Este é, sem dúvida, um momento chave. Para avançar na defesa dos pilotos e comissários, para enfrentar as árduas negociações coletivas que virão pela frente, para atuar em Brasília nas diversas legislações que afetam a aviação e a profissão, o SNA precisará cada vez mais de representatividade.

De 2013 até o fim de 2019, o número de associados ao SNA saltou de cerca **300** para mais de **10.000**. Um crescimento extraordinário que permitiu muito

progresso. Mas somos 30 mil aeronautas no total. Ou seja, nem metade da categoria está no sindicato. Precisamos nos unir agora para continuar avançando mais do que isso, para evitar recuos e perda de direitos.

O fim da contribuição sindical pode, sim, ser um passo correto para acabar com a proliferação de organizações de fachada ou de representatividade duvidosa, mas ao mesmo tempo pode derrubar os sindicatos corretos, que atuam de fato.

Em sinal de boa-fé, o SNA vem nos últimos anos oferecendo a devolução da parte que lhe cabe deste imposto a seus associados, atitude que raríssimos sindicatos tomam. Mas não há dúvida de que a receita cairá muito sem essa contribuição que equivalia a um dia de trabalho e era descontada em folha para todos, sindicalizados ou não, mas agora passará a ser voluntária.

Resta a mensalidade paga pelos associados. Daí a necessidade de fortalecer o SNA com mais e mais sindicalizados. O bordão “juntos somos fortes” nunca fez tanto sentido.

Cabe lembrar que um dos pontos mais importantes da reforma trabalhista é o que define que o acordado prevaleça sobre o legislado. Isso significa que acordos

e convenções coletivas de trabalho estarão acima da CLT e poderão modificar diversos de seus itens, tais como jornada e férias, por exemplo.

Neste cenário, a negociação coletiva passa ter o papel de adequar a própria lei aos interesses de trabalhadores e empregadores. Ou seja, categorias que têm sindicatos fortes, capazes de negociar em condições de igualdade com as empresas, são as únicas que poderão de fato defender os interesses dos trabalhadores.

Façamos o SNA ser esse sindicato cada vez mais forte.

Venha conhecer nosso trabalho.

Divulguem, compartilhem.

O futuro depende de nós.



Orgulho de pertencer

www.aeronautas.org.br

   [sindicatonacionaldosaeronautas](#)

ERIC
REPUBLICA FEDERATIVA
MINISTÉRIO DO TRABALHO



CARTEI

RF

CARTEIRA DE TRABALHO
E
PREVIDÊNCIA SOCIAL

Contratação de Aeronautas via Pessoa Jurídica

É sabido que, à primeira vista, a contratação de prestadores de serviços por meio de pessoas jurídicas – a chamada pejetização – parece atraente para ambas as partes: empregador e empregado. Ocorre que, na prática, a jurisprudência tem se manifestado pela descaracterização da qualidade de prestador de serviços autônomos, reconhecendo a existência de vínculo de emprego com o tomador de serviços por entender que esta modalidade de contratação é prejudicial ao empregado.

Em verdade, é um modelo a ser combatido pelo ordenamento jurídico, pois fragiliza o empregado, que, na maioria das vezes, é utilizado para fraudar a relação de emprego, eis que presentes os requisitos constantes no artigo 3º da CLT, quais sejam: onerosidade, não eventualidade, subordinação e pessoalidade

“Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.”

Fala-se muito que esse tipo de contratação é arriscado para a empresa, pois o trabalhador pode, finda a prestação de serviços, ingressar com reclamação trabalhista e pleitear vínculo empregatício e, caso vitorioso, receber todas as verbas salariais a que um empregado faz jus, tais como décimo-terceiro salário, férias, aviso prévio e demais verbas trabalhistas, mas pouco se fala na precarização do trabalho em relação ao empregado.

A título de exemplo, trataremos de alguns direitos que os

empregados com registro na CTPS fazem jus e que não são pagos aos empregados que recebem como pessoa jurídica:

Primeiramente, o aeronauta que trabalhar como “PJ” não receberá nenhum valor a título de horas extras e, como se sabe, em geral, seu trabalho é repleto de pausas remuneradas e labor em sobrejornada. O trabalho nessa modalidade não receberá nada a título de horas extras.

O salário será pago de forma complexiva, ou seja, o pagamento não discriminará as parcelas devidas ao empregado (por exemplo: horas extras, adicionais, adicional de periculosidade etc). Frise-se que tal englobamento de parcelas é proibido pela doutrina e pela jurisprudência, não encontrando também amparo legal, pelo fato de esse tipo de ajuste salarial não permitir a comprovação destacada das verbas componentes da remuneração que estejam sendo pagas ao empregado.

A Súmula 91 do TST trata do tema:

SALÁRIO COMPLESSIVO (mantida) - Res. 121/2003, DJ 19, 20 e 21.11.2003

Nula é a cláusula contratual que fixa determinada importância ou percentagem para atender englobadamente vários direitos legais ou contratuais do trabalhador.

A prestação de serviços pode ser encerrada sem aviso prévio, de modo que o prestador de serviços encontrar-se-á desempregado, sem o pagamento de nenhuma verba rescisória e nenhuma garantia a que o empregado “celetista” faz jus.

Não há recolhimento de FGTS, que é uma garantia

instituída em lei para auxiliar o empregado, em caso de término do vínculo empregatício por parte do empregador.

Outro benefício garantido a empregados, que não atinge quem presta serviços por meio de pessoa jurídica, é o recebimento de benefícios previdenciários, ou seja, se o trabalhador “PJ” sofre um acidente de trabalho, ou contrai uma doença que demande afastamento pelo INSS, ele simplesmente não poderá ser afastado, pois essa modalidade de contratação não contempla o recolhimento previdenciário e, sendo assim, não há possibilidade de afastamento.

Não se pode olvidar, ainda, que ao empregado “PJ” não se aplicam as disposições contidas nas Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho, bem como que o empregador não observa as regras de medicina e segurança do trabalho para os trabalhadores contratados na condição de autônomos (PJ).

Desta forma, resta clara a situação desfavorável a que o trabalhador que aceita prestar serviços como “PJ” se submete, pois a ele não são dadas nenhuma das garantias previstas na Constituição Federal e na CLT.

Se você aeronauta está na situação acima descrita ou conhece alguém que trabalhe neste formato, por favor encaminhe um e-mail para: **juridico@aeronautas.org.br**

Garanta os seus direitos.
A Diretoria do SNA



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



.....

RBAC N° 117

REQUISITOS PARA

GERENCIAMENTO DE RISCO

DE FADIGA HUMANA

Esta seção descreve os limites máximos permitidos pela legislação em vigor. O manual de fadiga do operador, aprovado pela ANAC, pode conter limites diferentes dos apresentados neste documento.

Em caso de divergência, os limites previstos no manual de operações/manual de fadiga do operador devem ser seguidos.



Acesse o RBAC N° 117 na íntegra.

APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 NÍVEL BÁSICO

(A) Operações realizadas exclusivamente segundo o Apêndice A:

(1) não podem ultrapassar os limites operacionais estabelecidos na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017; e

(2) devem cumprir os procedimentos e requisitos aplicáveis deste Regulamento.

(B) Nenhum operador pode realizar operações que extrapolem os limites operacionais estabelecidos na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, a menos que, previamente à realização daquelas operações, demonstrem o cumprimento dos requisitos da seção 117.63 ou dos apêndices B e C (conforme aplicável) deste Regulamento.

(C) Conforme definido no art. 29 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, os limites de jornada, tempo de voo e número de pousos para uma tripulação composta serão aplicáveis desde que a acomodação a bordo da aeronave seja pelo menos classe 2.

(D) Conforme definido no art. 29 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, os limites de jornada, tempo de voo e número de pousos para uma tripulação de revezamento serão aplicáveis desde que a acomodação a bordo da aeronave seja classe 1.

APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 NÍVEL BÁSICO

Observações:

1. Aplicável somente a tripulantes do serviço de transporte aéreo público regular e não regular, exceto na modalidade de táxi aéreo.
2. Os horários expressos na Tabela A são referenciais para os limites de jornada conforme o tipo de tripulação, sem considerar possíveis flexibilizações operacionais destes limites pelo operador aéreo que possua um GRF (Gerenciamento do Risco de Fadiga), mediante autorização técnica da ANAC, nos termos dos Apêndices B e C do RBAC 117, bem como eventuais flexibilizações em casos específicos denominados “safety cases”, conforme IS 117-004.
3. Os limites de jornada estabelecidos pela ANAC, mediante regulamentação própria, visam determinar um limite possível de operação, conforme uma análise técnica de segurança de voo, não possuindo natureza trabalhista, para todos os efeitos.
4. Para todos os efeitos, quaisquer majorações nos limites de horas de jornada constantes do Art. 36 da Lei do Aeronauta, seguidos pela Tabela A adiante, somente poderão ser realizadas mediante acordo ou convenção coletiva pactuado entre a empresa aérea e o SNA.

5. Na Tabela A, foi considerado no cálculo o horário de apresentação, o redutor noturno e o tipo de tripulação.

6. A autoridade máxima em comando da aeronave é responsável por avaliar as características do voo e o horário limite da tripulação.

7. Nos termos do estabelecido pelo Art. 35 da Lei nº 13.475/2017, o fim da jornada deverá ocorrer:

- 30 minutos após o corte dos motores, em voos domésticos; e

- 45 minutos após o corte dos motores, em voos internacionais. Salvo estipulação em contrário presente em SGRF aprovado pela ANAC e acordado com o SNA, desde que respeitado o limite mínimo de 30 minutos.

8. A operação da empresa aérea, segundo os limites de jornada estabelecidos nas Tabelas B.1, B.2, B.3 e C.1, a seguir colacionadas, dependerá além da autorização da ANAC, de consentimento formal da categoria, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho.

APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 - NÍVEL BÁSICO

Horário de apresentação	FIM DA JORNADA Já considerado 30/45 min. após o corte de motores		
	Simples	Composta	Revezamento
00:00	08:15	11:15	15:15
00:15	08:31	11:31	15:31
00:30	08:48	11:48	15:48
00:45	09:05	12:05	16:05
01:00	09:22	12:22	16:22
01:15	09:39	12:39	16:39
01:30	09:56	12:56	16:56
01:45	10:13	13:13	17:13
02:00	10:30	13:30	17:30
02:15	10:46	13:46	17:45
02:30	11:03	14:03	18:00
02:45	11:20	14:20	18:15
03:00	11:37	14:37	18:30
03:15	11:54	14:54	18:45
03:30	12:11	15:11	19:00
03:45	12:28	15:28	19:15
04:00	12:45	15:45	19:30
04:15	13:01	16:01	19:45
04:30	13:18	16:18	20:00
04:45	13:35	16:35	20:15
05:00	13:52	16:52	20:30
05:15	14:09	17:09	20:45
05:30	14:26	17:26	21:00
05:45	14:43	17:43	21:15

APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 - NÍVEL BÁSICO

Horário de apresentação	FIM DA JORNADA Já considerado 30/45 min. após o corte de motores		
	Simples	Composta	Revezamento
06:00	15:00	18:00	21:30
06:15	15:15	18:13	21:43
06:30	15:30	18:26	21:56
06:45	15:45	18:39	22:09
07:00	16:00	18:52	22:22
07:15	16:15	19:05	22:35
07:30	16:30	19:18	22:48
07:45	16:45	19:31	23:01
08:00	17:00	19:45	23:15
08:15	17:15	19:58	23:28
08:30	17:30	20:11	23:41
08:45	17:45	20:24	23:54
09:00	18:00	20:37	00:07
09:15	18:13	20:50	00:20
09:30	18:26	21:03	00:33
09:45	18:39	21:16	00:46
10:00	18:52	21:30	01:00
10:15	19:05	21:43	01:13
10:30	19:18	21:56	01:26
10:45	19:31	22:09	01:39
11:00	19:45	22:22	01:52
11:15	19:58	22:35	02:05
11:30	20:11	22:48	02:18
11:45	20:24	23:01	02:31

APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 - NÍVEL BÁSICO

Horário de apresentação	FIM DA JORNADA Já considerado 30/45 min. após o corte de motores		
	Simples	Composta	Revezamento
12:00	20:37	23:15	02:45
12:15	20:50	23:28	02:58
12:30	21:03	23:41	03:11
12:45	21:16	23:54	03:24
13:00	21:30	00:07	03:37
13:15	21:43	00:20	03:50
13:30	21:56	00:33	04:03
13:45	22:09	00:46	04:16
14:00	22:22	01:00	04:30
14:15	22:35	01:13	04:45
14:30	22:48	01:26	05:00
14:45	23:01	01:39	05:15
15:00	23:15	01:52	05:30
15:15	23:28	02:05	05:45
15:30	23:41	02:18	06:00
15:45	23:54	02:31	06:15
16:00	00:07	02:45	06:30
16:15	00:20	02:58	06:45
16:30	00:33	03:11	07:00
16:45	00:46	03:24	07:15
17:00	01:00	03:37	07:30
17:15	01:13	03:50	07:45
17:30	01:26	04:03	08:00
17:45	01:39	04:16	08:15

APÊNDICE A DO RBAC Nº 117 - NÍVEL BÁSICO

Horário de apresentação	FIM DA JORNADA Já considerado 30/45 min. após o corte de motores		
	Simples	Composta	Revezamento
18:00	01:52	04:30	08:30
18:15	02:07	04:46	08:46
18:30	02:22	05:03	09:03
18:45	02:37	05:20	09:20
19:00	02:52	05:37	09:37
19:15	03:07	05:54	09:54
19:30	03:22	06:11	10:11
19:45	03:37	06:28	10:28
20:00	03:52	06:45	10:45
20:15	04:07	07:01	11:01
20:30	04:22	07:18	11:18
20:45	04:37	07:35	11:35
21:00	04:52	07:52	11:52
21:15	05:09	08:09	12:09
21:30	05:26	08:26	12:26
21:45	05:43	08:43	12:43
22:00	06:00	09:00	13:00
22:15	06:16	09:16	13:16
22:30	06:33	09:33	13:33
22:45	06:50	09:50	13:50
23:00	07:07	10:07	14:07
23:15	07:24	10:24	14:24
23:30	07:41	10:41	14:41
23:45	07:58	10:58	14:58



Depa

19:35 Dusseldorf	Flight closing	
19:40 Frankfurt	Go to gate	A
19:55 New York	Flight closing	B3
20:00 Nice	Go to gate	A6
20:00 Brussels	Boarding	A15
20:05 Johannesburg	Boarding	B43
20:10 Newcastle	Go to gate	A1
20:10 Stockholm	Go to gate	A18
20:15 Aberdeen	Go to gate	A2
20:15 Glasgow	Go to gate	A11
20:20 Dubai	Go to gate	B46
20:25 Manchester	Gate opens 19:50	
20:30 Hong Kong	Gate opens 19:40	
20:35 Edinburgh	Gate opens 20:10	



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

APÊNDICE B DO RBAC Nº 117
TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES
COM DOIS OU MAIS PILOTOS –
OPERAÇÕES COMPLEXAS

(A) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos da referida Lei, abaixo especificados:

(1) Art. 31; (2) Art. 32; (3) Art. 33; (4) Art. 34; (5) Art. 35; (6) Art. 36; (7) Art. 37; (8) Art. 38; (9) Art. 39; (10) Art. 40; (11) Art. 41, exceto § 1º; (12) Art. 42; (13) Art. 46; (14) Art. 47, caput, § 1º, § 3º, § 4º; (15) Art. 48; (16) Art. 49; (17) Art. 80.

(B) Todas as horas especificadas nas tabelas B.1, B.2 e B.3 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no art. 39 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

(C) Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva. Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:

(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;

(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou

(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.

(D) Limites de jornada e de tempo de voo para um tripulante aclimatado.

(1) Sujeito ao parágrafo (f) deste Apêndice, um tripulante aclimatado não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que ele faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com o parágrafo (g) deste Apêndice.

(2) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela B.1, de acordo com a hora aclimatada referente ao início da jornada e o número de etapas a serem voadas, a menos que faça parte de tripulação composta ou de revezamento de acordo com o parágrafo (g) deste Apêndice.

(3) Para aplicar a Tabela B.1, deve-se escolher primeiro a hora aclimatada relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.

Tabela B.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um **tripulante de tripulação mínima ou simples aclimatado**, de acordo com o número de etapas a serem voadas e a hora aclimatada referente ao início da jornada.

Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas) – Tripulação mínima ou simples aclimatada				
	1-2	3-4	5	6	7+
06:00-06:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
07:00-07:59	12 (9,5)*	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
08:00-11:59	12 (10)*	12 (9,5)*	12 (9)	11 (9)	10 (8)
12:00-13:59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
14:00-15:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
16:00-17:59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
18:00-05:59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)

*A superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho só poderá ser efetivada por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o SNA.

(E) Limites de jornada para um tripulante em estado desconhecido de aclimatação.

(1) Para calcular os limites máximos de jornada de um tripulante em estado desconhecido de aclimatação, deve-se diminuir em 1 hora os valores constantes da Tabela B.1 ou das Tabelas B.2 e B.3 deste Apêndice, conforme aplicável.

(2) O horário de início da jornada a ser considerado deve corresponder ao do local onde o tripulante esteve por último aclimatado.

(3) Quando em estado desconhecido de aclimatação, um tripulante só pode ser designado para, no máximo, 2 (duas) jornadas consecutivas. Após, o tripulante deve passar por um período de adaptação suficiente para se tornar aclimatado novamente, conforme o parágrafo 117.5 (e) deste Regulamento.

Tabela B.2: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um **tripulante de voo aclimatado** em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.

Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) — Tripulantes de voo					
	Classe de acomodação					
	Classe 1		Classe 2		Classe 3	
	Tipo de tripulação					
	Comp.	Revez.	Comp.	Revez.	Comp.	Revez.
06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)
07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	15 (13,5)
14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)
18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)	12 (10,5)	13 (11,5)

Tabela B.3: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo para um **tripulante de cabine aclimatado** em uma operação com tripulação composta ou de revezamento de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave, tipo de tripulação e a hora aclimatada referente ao início da jornada.

Hora aclimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses), de acordo com a classe de acomodação a bordo da aeronave e o tipo de tripulação (em horas) — Tripulantes de cabine			
	Classe de acomodação			
	Classe 1 ou Classe 2		Classe 3	
	Tipo de tripulação			
	Comp.	Revez.	Comp.	Revez.
06:00-06:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)
07:00-13:59	16 (14,5)	18 (16,5)	15 (13,5)	17 (15,5)
14:00-17:59	15 (13,5)	17 (15,5)	14 (12,5)	16 (14,5)
18:00-05:59	14 (12,5)	16 (14,5)	13 (11,5)	14 (12,5)



APÊNDICE C DO RBAC Nº 117
TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO – OPERAÇÕES
COM DOIS PILOTOS – OPERAÇÕES NÃO
COMPLEXAS

(A) Em consonância com o art. 19 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, este Apêndice altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei, devendo ser utilizado em substituição aos limites operacionais constantes dos artigos e parágrafos da referida Lei, abaixo especificados:

(1) Art. 31; (2) Art. 32; (3) Art. 33; (4) Art. 34; (5) Art. 35; (6) Art. 36; (7) Art. 37; (8) Art. 38; (9) Art. 39; (10) Art. 40; (11) Art. 41, exceto § 1º; (12) Art. 42; (13) Art. 46; (14) Art. 47, caput, § 1º, § 3º, § 4º; (15) Art. 48; (16) Art. 49; (17) Art. 80.

(B) Todas as horas especificadas na Tabela C.1 deste Apêndice apresentam os valores máximos reais de jornada e tempo de voo, mesmo na jornada noturna. Para efeito de jornada e publicação de escalas de trabalho dos tripulantes em conformidade com este Apêndice já está sendo considerado o redutor previsto no art. 39 da Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017.

(C) Oportunidade de sono anterior à jornada, sobreaviso ou reserva. Um tripulante não deve ser escalado para uma jornada, sobreaviso ou reserva, ou iniciá-la(o), a menos que tenha a oportunidade de sono de 8 (oito) horas consecutivas dentro das 12 (doze) horas que antecedem:

(1) o início da jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) não sofreu atraso;

(2) o horário original de apresentação para a jornada, sobreaviso ou reserva, se esta(e) sofreu atraso de menos de 10 horas; ou

(3) o início da jornada, sobreaviso ou reserva após o atraso, se este foi de 10 horas ou mais.

(D) Limites de jornada e de tempo de voo.

(1) Um tripulante não pode ser designado para uma jornada com duração maior do que o especificado na Tabela C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.

(2) Um tripulante não pode ser designado para um tempo de voo, durante uma jornada, maior do que o especificado entre parênteses na Tabela C.1, de acordo com a hora legal de início da jornada e o número de etapas a serem voadas.

(3) Para aplicar a Tabela C.1, deve-se escolher primeiro a hora local relativa ao início da jornada e então escolher o número de etapas a serem voadas. A duração máxima da jornada é o número diretamente abaixo do número de etapas. O tempo máximo de voo é o número entre parênteses, ao lado do número referente à duração máxima da jornada.

Tabela C.1: Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo de acordo com o número de setores a serem voados e a hora legal de início da jornada.

Hora acimatada referente ao início da jornada	Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas (em horas)				
	1-2	3-4	5	6	7+
06:00-06:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
07:00-07:59	12 (9,5)*	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
08:00-11:59	12 (10)*	12 (9,5)*	12 (9)	11 (9)	10 (8)
12:00-13:59	12 (9,5)	12 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)
14:00-15:59	11 (9)	11 (9)	10 (8)	9 (8)	9 (8)
16:00-17:59	10 (8)	10 (8)	9 (8)	9 (8)	9 (8)
18:00-05:59	9 (8)	9 (8)	9 (7)	9 (7)	9 (7)

*A superação das 12 (doze) horas de jornada de trabalho só poderá ser efetivada por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o SNA.



SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Sistema de Gerenciamento do Risco da Fadiga (SGRF)

O SGRF é previsto no Art. 19 da Lei 13.475, de 28 de agosto de 2017, sendo descrito na seção 117.63 do RBAC 117, como um sistema, aprovado pela ANAC, de monitoramento e gerenciamento contínuo dos riscos de segurança associados à fadiga, baseado em dados, princípios científicos e experiência operacional, que visa assegurar que o pessoal envolvido execute suas atividades sob um nível adequado de alerta. Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticados limites operacionais diferentes dos constantes da Lei 13.475/17 e do RBAC 117.

Para saber os limites máximos ou relevantes para uma determinada operação específica, consultar o manual do programa de fadiga do operador.



SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS



Sede

São Paulo/SP

Rua Barão de Goiânia,76 - Congonhas
CEP: 04612-020 - Tel.: 11 5090-5100

Escritórios regionais

Brasília/DF

SBN - Ed. Via Capital
quadra 2 - bloco F - lote 12 - salas 1010/1011
CEP: 70040-020 - Tel.: 61 3964-3838

Campinas/SP

Centro Empresarial Viracopos
SPE - Rod. Santos Dumont - Km 66 - S/N - 2º andar - sl. 217
CEP: 13052-901 - Tel.: 19 3725-6579

Porto Alegre/RS

Av. dos Estados, 1825 - loja 06 - Anchieta
CEP: 90200-001 - Tel.: 51 3094-6619

Rio de Janeiro/RJ

Av. Franklin Roosevelt, 194 - salas 802/803 - Centro
CEP: 20021-120 - Tel.: 21 3916-3800

Fale conosco:

Jurídico: juridico@aeronautas.org.br

Safety: safety@aeronautas.org.br

Cadastro: cadastro@aeronautas.org.br

#EuSouFAM



FUNDO DE
AUXÍLIO MÚTUA
DOS AERONAUTAS

Conheça o Fundo de Auxílio Mútuo

PROTEÇÃO E SEGURANÇA PARA OS AERONAUTAS

Assistência financeira com planos compatíveis com sua faixa salarial e etária. Conheça mais detalhes com a equipe do SNA.



Central de atendimento

segunda a sexta das 9h às 17h



11 98687-0052

11 99959-5043