

PAUTA DE REIVINDICAÇÃO CCT AVIAÇÃO REGULAR

2026/27



PAUTA DE REIVINDICAÇÃO CCT AVIAÇÃO REGULAR 2026/27

1. Piso/reajuste salarial e demais cláusulas remuneratórias

Reajuste salarial pelo INPC acrescido de 3% de ganho real, aplicando a mesma lógica para, diárias domésticas, subsídio FAM e indenização por invasão de folga.

2. Diárias internacionais

Fixação de valor mínimo e padronizado de US\$ 28,00 por refeição para as diárias internacionais, aplicável a todas às empresas abrangidas pela CCT. A proposta também contempla o café da manhã em valor correspondente a 25% da refeição principal, salvo quando efetivamente disponibilizado pelo hotel e a saída ocorrer após as 8h. Quando as diárias não forem pagas em espécie, os custos necessários para acesso ao valor, como taxa de saque, devem ser ressarcidos, e eventual indicação de banco pela empresa só deve ser admitida quando houver terminal disponível, em funcionamento e com condições efetivas de saque no hotel.

3. Vale alimentação

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\$950 (novecentos e cinquenta reais).

4. Descanso/repouso mínimo e tempo efetivo no hotel

Garantia de período mínimo de 12 horas efetivamente disponíveis no hotel para repouso fora da base, sem que o tempo de traslado aeroporto–hotel–aeroporto seja contabilizado dentro desse período. A proposta busca assegurar que as 12 horas correspondam, de fato, ao tempo de permanência no hotel em condições de descanso.

5. Apresentação fora da base e início da jornada

Nas programações fora da base contratual, a jornada deverá ser contabilizada a partir da saída do hotel disponibilizado pela empresa para o deslocamento ao aeroporto, reconhecendo que esse período já integra a disponibilidade operacional do tripulante.

6. Regras de folga: invasão, postergação, toque e definição do período

Revisão das regras de invasão de folga para impedir que o pagamento de uma indenização seja interpretado como autorização para a empresa utilizar a folga como extensão ordinária da disponibilidade do tripulante. Nos casos em que a invasão implique pernoite fora da base, a alteração deve depender de consulta prévia, individual e formal, com concordância expressa

do aeronauta e informação clara sobre programação, localidade, horários e impacto sobre a folga.

A recusa não deve produzir penalidade ou prejuízo funcional. Também se propõe elevação da indenização atualmente prevista, em pelo menos 100%, de modo que a compensação cumpra efetivamente função de desestímulo à invasão sistemática.

7. Extinção da monofolga

Substituição da prática de folgas isoladas pela concessão, como regra, de no mínimo duas folgas consecutivas, garantindo período de recuperação e convivência pessoal efetivamente aproveitável. A proposta principal é a eliminação da monofolga; como alternativa negocial, caso não seja possível extingui-la integralmente, limitar sua utilização a uma ocorrência a cada 28 dias, evitando que se torne mecanismo recorrente de construção da escala.

8. Early start, madrugadas e limites de operação

Revisão dos conceitos e limites aplicáveis às jornadas em horários críticos, adotando como madrugada o período entre 00h e 07h e como early start a apresentação entre 06h e 07h59.

Propõe-se limitar a combinação de madrugadas e *early starts* a no máximo duas ocorrências consecutivas e quatro ocorrências no período de 168 horas, independentemente da combinação entre elas. A regra busca evitar sucessões de jornadas em períodos de maior impacto fisiológico e assegurar que madrugadas e apresentações antecipadas sejam consideradas conjuntamente para fins de limitação da escala.

9. Proibição de reserva e sobreaviso em dia que antecede folga

Evitar a programação de reserva ou sobreaviso no último dia da chave quando houver folga na sequência, especialmente nas situações em que a reserva é seguida apenas pelo repouso regulamentar mínimo.

A prática de programar, por exemplo, seis horas de reserva seguidas de 12 horas de repouso faz com que eventual acionamento prolongue a jornada e reduza, na prática, o período de folga originalmente previsto. Propõe-se, portanto, impedir esse tipo de programação ou, alternativamente, garantir que eventual acionamento não comprometa a folga subsequente, com recomposição integral do período afetado.

10. Invasão de Folga / Fim da programação

Estabelecer que o horário de término da programação previsto na escala publicada não poderá ser postergado em mais de quatro horas, preservando-se a programação originalmente atribuída ao aeronauta e os períodos subsequentes de repouso e folga.

Excepcionalmente, a postergação poderá alcançar até 12 horas em situações de manutenção não programada, condições meteorológicas ou outras contingências operacionais ocorridas na aeronave ou diretamente relacionadas à programação do próprio aeronauta.

Não deverão ser consideradas, para essa exceção, ocorrências ou atrasos acumulados no trilha da aeronave anteriores à apresentação da tripulação, evitando que problemas operacionais preexistentes sejam utilizados para justificar a extensão da programação originalmente publicada.

11. Passe Livre e jumpseat

Revisão e padronização das regras de Passe Livre e jumpseat entre as empresas, ampliando as possibilidades de utilização pelos tripulantes e reduzindo restrições quando houver disponibilidade a bordo.

A proposta inclui permitir o uso do jumpseat sem obrigatoriedade de uniforme, mantidos os requisitos de identificação e segurança e ressalvada eventual negativa do comandante.

Também se propõe retirar o limite atual de sete tripulantes por voo, permitindo a utilização do Passe Livre conforme a disponibilidade de assentos ou posições a bordo, sem limitação prévia de quantidade.

Outro ponto é permitir que o tripulante solicite Passe Livre para até três voos do mesmo trecho no mesmo dia, aumentando as alternativas de embarque e reduzindo a dependência de pedidos posteriores de antecipação ou postergação no portão.

Por fim, propõe-se rever a regra aplicável à bagagem de mão, permitindo seu despacho no portão de embarque, de forma a facilitar a utilização do benefício quando não houver possibilidade de acomodação da bagagem na cabine.

12. Complementação de jornada/voo

Impedir complementações de jornada ou voo impostas de forma inesperada, especialmente no final de uma programação. A complementação deve depender de consulta à tripulação completa e concordância dos envolvidos, inclusive nas operações em regiões com mais de um aeroporto, como **CGH/GRU, em São Paulo, e GIG/SDU, no Rio de Janeiro**.

A existência de aeroportos distintos na mesma região metropolitana não deve permitir que a chegada em um deles resulte automaticamente em disponibilidade para nova etapa a partir de outro. A proposta busca reconhecer o impacto desses deslocamentos sobre a jornada, o descanso e a recuperação do tripulante, evitando que a conurbação seja utilizada para ampliar a programação sem consulta prévia.

13. Indenização por refeição não embarcada

Garantir o fornecimento da refeição prevista para a tripulação durante a programação. Caso a refeição não seja embarcada, o aeronauta somente poderá prosseguir sem o fornecimento mediante seu aceite expresso, sem qualquer prejuízo ou pressão decorrente da recusa.

Na hipótese de o aeronauta concordar em realizar a programação sem a refeição, propõe-se o pagamento de indenização equivalente a uma diária cheia de alimentação por cada refeição não fornecida, independentemente de outros valores já devidos na programação.