

Revisão parcial do AE publicado no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 196, de 12 de outubro de 2010, com primeira Deliberação da Comissão Paritária publicada no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 186, de 25 de setembro de 2012 e segunda Deliberação da Comissão Paritária publicada no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 80, de 24 de abril de 2013, com primeira alteração publicada no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 169, de 8 de setembro de 2017 e segunda alteração publicada no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 248, de 24 de dezembro de 2019, integrando terceira alteração ao AE, celebrada em 6 de dezembro de 2022 e texto consolidado.

AE entre a SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S. A. e o SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil - Alteração salarial e outras

(...).

CAPÍTULO I

Secção I

Âmbito, área e vigência

(...).

Cláusula 2.^a

Início da vigência e produção de efeitos

1 - A presente alteração ao Acordo de Empresa entrará em vigor cinco dias após a sua publicação no JORAA - *Jornal Oficial* da Região Autónoma dos Açores, sem prejuízo do disposto no n.º 3 e n.º 4, infra, e substituirá toda a regulamentação aplicada às partes que, com ele esteja em contradição considerando-se para todos os efeitos mais favorável.

2 - Sem prejuízo do disposto no n.º 1 mantêm-se em vigor:

- a) Protocolo Acesso, Utilização e Manuseamento dos Dados e Parâmetros dos Registadores de Voo de 23 de julho de 2009;
- b) Protocolo de Facilidades de Transporte na redação consolidada de 23 de julho de 2010;
- c) Protocolo sobre as aeronaves da SATA (sua propriedade ou *leasing*) ao serviço da SATA ou os voos com indicativos SATA, de 22 de março de 2000;
- d) Protocolo de Complementos Salariais para Pilotos com Funções em Terra na redação consolidada de 23 de julho de 2010;

- e) Protocolo de Ajudas de Custo na redação consolidada de 23 de julho de 2010;
- f) *ELIMINADA*;
- g) Protocolo de Transporte dos Pilotos na redação consolidada de 23 de julho de 2010;
- h) Protocolo sobre Tempo de Serviço e Seguro de Doença de 20 de março de 2009;
- i) Memorando de Entendimento Ajudas de Custo de 26 de setembro de 2016;
- j) Memorando de Entendimento Facilidade de Transporte “ZERO FARE PIL” de 26 de setembro de 2016.

3 - As tabelas salariais anexas ao Regulamento de Remunerações, Reformas e Garantias Sociais (RRRGS) são as constantes em Anexo I.

4 - A cláusula 37.^a (Alterações à Escala), Anexo RUPT, entra em vigor em 1 de maio de 2024.

(...).

Cláusula 11.^a

Deveres da empresa

Para além dos demais deveres consagrados na Lei, são deveres da Empresa:

- a) Tratar e respeitar o Piloto como seu colaborador;
- b) Pagar pontualmente a retribuição na forma devida;
- c) Assegurar ao Piloto boas condições de segurança, higiene e saúde, de acordo com a Lei;
- d) Prevenir riscos e doenças profissionais, tendo em conta a proteção da segurança e saúde do Piloto, fornecendo a informação e formação adequadas à prevenção de riscos de acidente ou doença, devendo, ainda, indemnizá-lo dos prejuízos resultantes de acidentes de trabalho;
- e) Contribuir para a elevação da produtividade e empregabilidade do Piloto, nomeadamente proporcionando-lhe formação profissional adequada a desenvolver a sua qualificação;
- f) Respeitar a autonomia técnica do trabalhador que exerça atividade cuja regulamentação ou deontologia profissional a exija;
- g) Possibilitar o exercício de cargos em estruturas representativas dos trabalhadores;
- h) Manter atualizado, em cada estabelecimento, o registo dos trabalhadores com indicação de nome, datas de nascimento e admissão, modalidade de contrato, categoria, promoções, retribuições, datas de início e termo das férias e faltas que impliquem perda da retribuição ou diminuição de dias de férias;
- i) Distribuir aos Pilotos os manuais, devidamente atualizados, necessários ao cabal desempenho de cada uma das suas funções, bem como todas as notas internas da

D.O.V. distribuídas em suporte informático aos Pilotos ou em suporte de papel quando expressamente solicitado, devendo, também, disponibilizar conteúdos de forma eletrónica, nomeadamente *Computer Base Training* dos sistemas do avião, a cada Piloto por frota, CBT de FMS e CBT - CFIT ou outros conteúdos sucedâneos ou complementares;

- j) Planear o trabalho dos Pilotos no estrito cumprimento das regras constantes do presente AE, bem como respeitar a vida pessoal e familiar dos Pilotos, nomeadamente pela adequada organização de escalas de serviço, assistência, reserva e folgas;
- k) Comunicar ao Comandante de serviço a existência a bordo de pessoas em serviço de inspeção, quando tal seja do seu conhecimento;
- l) Suportar os encargos com todo o material necessário ao desempenho das funções dos Pilotos, nomeadamente auscultadores, pastas de bordo e fardamento, masculino e feminino; O Piloto pode solicitar à empresa outro tipo de auscultadores, devendo, neste caso, suportar o custo com a diferença do tipo escolhido;
* Auscultadores têm uma validade de 7 anos. Esta validade deve constar no regulamento de fardamento.
- m) Facultar a consulta e cópia, pelos Pilotos que o solicitam, dos processos individuais e dos documentos que se refiram à sua situação profissional, salvo quanto aos que integrem processos de inquérito e disciplinares enquanto estiverem em curso e nos termos da Lei;
- n) Colaborar no Controlo da validade das licenças de voo, passaportes, vistos e vacinas ou quaisquer outros documentos necessários ao desempenho das funções dos Pilotos, avisando-os da respetiva caducidade com adequada antecedência, desde que estes lhe forneçam os elementos;
- o) Suportar os encargos com a documentação referida na alínea anterior;
- p) Passar aos Pilotos que o solicitem, na vigência do contrato de trabalho, e ainda após a cessação deste, indiferentemente dos motivos que lhe deram lugar, certificado donde constem a antiguidade e funções ou cargos desempenhados, bem como o grau de qualificação profissional obtido em cursos de especialização;
- q) Efetuar, a suas expensas, as verificações de proficiência dos seus Pilotos, de acordo com os requisitos exigidos pela autoridade aeronáutica competente;
- r) Pagar aos Pilotos, antecipadamente, através de transferência bancária as ajudas de custo devidas em euros em função dos serviços de voo ou rotações a efetuar;

- s) Adiantar aos Pilotos aquando da sua apresentação, o valor das ajudas de custo, sempre que a deslocação se efetue para países com divisa diferente do euro, salvo acordo em contrário;
- t) Em situação de baixa médica por parte do Piloto, a Empresa adiantará a respetiva remuneração, sendo pelo mesmo ressarcido depois de este receber da Segurança Social o valor em questão, conforme estabelecido na cláusula 50.^a (Proteção em caso de doença, acidente e noutras situações).
- (...).

Cláusula 22.^a

Duração e marcação do período de férias

1 - Os Pilotos têm direito, em cada ano civil, a um total de trinta e oito dias de calendário de férias, que podem ser gozados até quatro períodos distintos.

2 - A marcação das férias deve ser feita por comum acordo, tendo de ser gozadas entre 1 de janeiro e 7 de janeiro do ano seguinte a que se vencem.

3 - Na falta de acordo, caberá à SATA Air Açores elaborar o respetivo mapa de férias, nos termos legais. Neste caso, o período de férias terá que ser marcado entre 1 de maio e 31 de outubro.

4. Por cada 5 anos de antiguidade de função adicional na empresa, os Pilotos têm direito a um dia extra de férias, com o limite de quatro dias.

(...).

Cláusula 48.^a

Exames médicos

1 - Os Pilotos têm o dever de submeter-se aos exames médicos, efetuados sob a égide da autoridade aeronáutica competente, com vista à revalidação das suas licenças de voo.

2 - Para efeitos da revalidação das licenças de voo e no cumprimento dos deveres estabelecidos na cláusula 11.^a (Deveres da Empresa), a Empresa assegurará as necessárias marcações, no quadro dos serviços definidos pela autoridade aeronáutica competente.

3 - A Junta Médica será uma das definidas pela autoridade competente que não tenha nem venha a ter apoio da SATA Air Açores na sua constituição, nem seja participada por esta quer na gestão, quer nas despesas nem tenha qualquer dependência ou ligação a ela.

4 - Os exames médicos para concessão ou revalidação de certificados de voo serão da competência de entidade para o efeito legalmente designada, cabendo ao Piloto a escolha do

centro médico, dentro dos indicados por esta, onde tais exames serão efetuados no quadro definido pela mesma.

5 - Sempre que o Piloto opte por realizar os exames médicos em centro médico diferente dos indicados pela autoridade aeronáutica referida no número anterior, suportará as despesas de deslocação bem como os encargos dos exames médicos no montante correspondente ao remanescente do preço dos mesmos praticados pelos centros médicos indicados por aquela entidade.

6 - Os exames previstos nesta cláusula dão satisfação às obrigações da Empresa estabelecidas sobre medicina no trabalho.

7 - No caso previsto no n.º 3 supra, o Piloto deverá informar a Empresa de qual a Junta Médica que pretende utilizar, até três meses antes da data de caducidade do seu certificado médico, mas sempre preferencialmente no período de Inverno IATA; caso não exerça essa opção naquele prazo, a Empresa marcará a inspeção na Junta Médica que entender mais conveniente.

(...).

Cláusula 58.^a

Facilidades de passagens

1 - Para além do que resulta do protocolo de facilidades de passagem em vigor no grupo SATA, serão atribuídos aos Pilotos os seguintes benefícios:

- Os Pilotos têm direito a um ID00R2 extra por ano civil;
- Os Pilotos têm direito a um ID00R1 extra por ano civil;
- Os ID00R1 conferem o direito a reserva durante qualquer época do ano, exceto julho e agosto.

2 - Todos os bilhetes ID no grupo SATA serão comprados através da plataforma digital específica a ser desenvolvida para esse fim.

(...).

Regulamento de utilização e prestação de trabalho (R.U.P.T.)

Secção I

Cláusula 1.^a

Definições

(...).

Irregularidades Operacionais - alterações nos voos decorrentes de dificuldades técnicas ou operacionais, não previsíveis e não remediáveis a tempo de as evitar, comportando a redução do *de-briefing* para 15 minutos. Excluem-se as alterações ditadas por razões comerciais.

(...).

Reserva para o serviço de voo - período de tempo de trabalho do Piloto durante o qual este, em caso de anulação de nomeação para serviço de voo na sequência de atraso, cancelamento, mudança de equipamento, permanece à disposição da Empresa com vista a efetuar qualquer serviço de voo, para substituir outro Piloto já escalado ou para prover a qualquer voo adicional.

(...).

Cláusula 8.^a

Contagem do tempo de voo - *Block Hours* / Contagem de tempo de trabalho - *Duty Hours*

1 - Para qualquer trabalho que o Piloto seja nomeado será objeto de registo, do qual constará a hora de início e fim do mesmo.

2 - O tempo de voo será determinado de calço a calço, conforme indicação do relatório administrativo.

3 - Para efeitos do crédito mensal e anual de horas de voo, os créditos de horas (*Block Hours* / *Duty Hours*) são contabilizados pelo somatório dos valores previstos nos pontos n.º 4 e n.º 5.

4 - Contagem:

a) Relativamente ao exercício de função a bordo ou em simulador:

- O Piloto que exerça funções específicas durante todo ou parte do serviço de voo é contabilizado 100% do tempo de voo;
- O Piloto sem funções específicas a bordo, durante parte do serviço de voo (*extra-crew*) - etapa seguida ou antecedida de etapa com funções específicas, é contabilizado 100% do tempo de voo;
- O Piloto sem funções específicas a bordo, durante todo o serviço de voo (*extra-crew*), é contabilizado 50% do tempo de voo;
- Em verificações, instrução e treino, de simulador, na qualidade de verificado ou verificador, é contabilizado 100% do tempo de voo. (Do tempo de voo e de trabalho realizado em todo o serviço de voo).

b) Relativamente ao tipo de serviço de voo:

- Ferry ----- 100%;
- Ensaio ----- 100%;

- Cargo ----- 100%.

(Do tempo de voo e de trabalho realizado em todo o serviço de voo).

c) Relativamente ao trabalho prestado no solo:

- Assistência: 50%, quando realizada nas instalações da Empresa e 25%, quando realizada na residência do Piloto;

- Deslocação através de meios de superfície: ----- 100%;

- Seminários, refrescamentos e outras ações formativas no solo: ----- 100% (do tempo de trabalho constante do relatório administrativo).

5 - Majorações:

a) Relativamente ao horário da operação:

- Noturno ----- 25%; (Do tempo de voo e de trabalho realizado entre as 19h00 de um dia e as 06h00 do dia seguinte (UTC) - "voo noturno");

b) Relativamente às condições de nomeação do Piloto:

- Folgas ----- 25%;

- Férias alteradas ou interrompidas ----- 50%; (Do tempo de voo e de trabalho realizado em todo o serviço de voo, desde que esse serviço seja total ou parcialmente coincidente com o período de folga ou de férias - não cumulável com o disposto na cláusula 27.^a, "trabalho prestado em dia de folga ou em dia de férias planeados", RRRGS);

- Feriados ----- 75%. (Do tempo de voo e de trabalho realizado no período coincidente com as horas locais do feriado na base do Piloto).

6 - As situações referidas em cada alínea do n.º 5 supra não são cumulativas entre si, prevalecendo as situações que correspondam ao maior valor apurado.

(...).

Cláusula 12.^a

Período de repouso

1 - Os limites mínimos do período de repouso, são os estabelecidos na regulamentação específica aplicável.

2 - O período de Tempo de repouso mínimo será de 12 horas ou 100% do período de serviço de voo anterior, o que for maior;

3 - Entre o termo de um período de repouso e o início de um período de serviço de voo subsequente, deverá mediar um intervalo de tempo de 30 minutos, acrescido do tempo de transporte previsto no respetivo Regulamento.

4 - Após um período de serviço de voo, o período de repouso só terá início depois de um intervalo de tempo não inferior a 15 minutos, acrescido do tempo de transporte previsto no Regulamento a que alude o n.º 3.

5 - Sempre que um Serviço de Voo ou de simulador esteja compreendido, no todo ou em parte superior a uma hora, entre as 02h00 e as 05h59, hora local, o Tempo de repouso subsequente deve ser aumentado de 2 (duas) horas.

6 - Na presença de irregularidades operacionais, o período mínimo de descanso antes de iniciar um P.S.V período de serviço de voo com início fora da base deve ser tão longo quanto o período de serviço de voo anterior ou de pelo menos de 10 horas, consoante o que for maior. Este período deve incluir uma oportunidade de repouso de 8 horas, além do tempo para transporte e necessidades fisiológicas.

7 - Quando fora da base o Tempo de repouso, pode ser reduzido pelo Comandante, num máximo de 2 (duas) horas, mas não para menos de 11 (onze) horas, desde que o Tempo de repouso anterior não tenha sido reduzido e o tempo de redução seja acrescentado ao Período de repouso seguinte no dobro do seu valor, o qual não pode ser reduzido.

8 - A SATA Air Açores não pode contactar um Piloto durante o Período de Repouso.

Cláusula 13.^a

Serviço de assistência

1 - O Piloto em serviço de assistência só poderá ser nomeado para serviços de voo ou simulador, com apresentação compreendida entre:

- a) Uma hora após o seu início e uma hora após o seu termo quando o serviço de assistência se realize fora das instalações da Empresa;
- b) O seu início e o seu termo, quando o serviço de assistência se realize nas instalações da Empresa.

2 - As horas de assistência contam-se para efeitos dos limites semanais e mensais de P.S.V. a 50%, quando por imposição da Empresa se realize no aeroporto, e a 25% nos restantes casos.

3 - O serviço de assistência constituirá um único período com limite mínimo de 3 horas e máximo de 12 horas.

4 - Sempre que a assistência, por imposição da Empresa tenha lugar no aeroporto, o seu limite máximo é reduzido a 4 horas.

5 - Entre o termo de um período de um serviço de assistência e o início do seguinte tem que mediar onze horas ou o tempo do período de assistência anterior, o que for maior.

6 - Sempre que um Piloto em serviço de assistência seja nomeado para um serviço de voo ou de simulador, só ficará desligado da assistência desde que realize esse serviço de voo ou simulador, ou se tenha verificado a apresentação.

7 - Sem prejuízo das situações decorrentes da aplicação do n.º 8 e do estabelecido no n.º 9, o serviço de assistência não poderá ter início nem termo entre as 00h01 e as 05h29 podendo, porém, incluir este período na sua totalidade.

8 - Se o termo de um período de repouso coincidir, no todo ou em parte, com um período de serviço de assistência programado, o Piloto só entrará de assistência decorridos trinta minutos após o termo do repouso.

9 - O Piloto poderá ainda, sem a aplicação do limite mínimo previsto no n.º 3 supra, ser nomeado de assistência especificamente para um determinado serviço de voo, só dela ficando desligado decorrida uma hora após os calços previstos ou comunicados ao Piloto, de saída do referido voo.

10 - O período de serviço de assistência é contado:

- a) Desde o seu início até à hora de apresentação, quando utilizada a assistência;
- b) Desde o seu início até ao seu termo sempre que não seja utilizada a assistência, nem comunicada ao Piloto a sua desnomeação;
- c) Desde o seu início até ao momento em que seja comunicada ao Piloto a sua desnomeação, quando esta comunicação tiver lugar após o início do respetivo serviço de assistência;
- d) Não se contará qualquer período, desde que até ao seu início seja comunicada ao Piloto a anulação da nomeação.

11 - Os serviços de assistência serão equitativamente distribuídos por todos os elementos da mesma categoria e afectos ao mesmo tipo de equipamento.

12 - O crédito anual de horas de assistência é de 225 horas. As horas de Assistência que excederem o crédito, não conferirão direito a remuneração, mas serão computadas para cálculo do "plafond" anual de horas de voo, na proporção de 1 hora por cada quatro horas de assistência.

Cláusula 14.^a

Situação de reserva para serviço de voo

1 - A reserva para serviço de voo far-se-á na residência do Piloto a partir da hora de apresentação programada.

2 - A duração da reserva não poderá ser superior ao período de serviço de voo de que foi desnomeado.

3 - Em situação de reserva para serviço de voo, o tempo desta conta 25% para efeitos dos limites semanais, e mensais do período de serviço de voo.

(...).

Cláusula 16.^a

Combinação de dias de assistência e *on-call*

1 - A cada Piloto podem ser marcados dias de assistência ou *on-call*, até um máximo de 8 (oito) dias por mês, 6 (seis) dos quais podem ser consecutivos; destes 6 (seis), só 4 (quatro) podem ser planeados como de assistência.

2 - Os limites referidos no n.º 1 não se aplicam nos casos em que o Piloto regressa de baixa ou falta justificada das quais tenha resultado a perda ou a não atribuição de planeamento.

3 - Nos casos previstos no n.º 2, a atribuição do serviço de assistência ou "*on cal*" deve ser comunicada aos Pilotos com uma antecedência mínima de 12 (doze) horas.

(...).

Cláusula 18.^a

Anulação de nomeação

1 - No caso de anulação de nomeação para o serviço de voo decorrentes de irregularidades operacionais, e por alterações comerciais apenas para os efeitos desta cláusula ocorrida até 12 horas antes da apresentação, a Empresa pode dispor do Piloto para executar quaisquer outros serviços de voo desde que seja colocado em situação de reserva para serviço de voo ou nomeado de imediato para outro serviço de voo.

2 - O serviço de voo para que seja nomeado, nos termos do número um, não poderá provocar, se o voo programado o não previa:

- a) a antecipação em mais de 30 minutos da hora do início do serviço de voo inicialmente programado e ou o seu termo em mais de 2 horas, salvo acordo prévio do Piloto;

- b) a nomeação para um serviço que envolva *night-stop* (se o voo programado o não previa), salvo se for comunicado ao Piloto com 48h00 de antecedência ou salvo acordo prévio do Piloto;
- c) rotações com estadia igual ou superior a 2 (duas) noites (se o voo programado o não previa), salvo se comunicado ao Piloto com 72h00 de antecedência ou salvo acordo prévio do Piloto.

3 - No caso de anulação de nomeação para o serviço de voo por irregularidades operacionais, e por razões comerciais apenas para os efeitos desta cláusula, ocorrida a menos de 12 horas da apresentação, a alteração daí decorrente carece do acordo prévio do Piloto.

Cláusula 19.^a

Alteração após apresentação

1 - Após a apresentação, a alteração da nomeação de um Piloto para serviço de voo só poderá ser feita desde que:

- a) A alteração não conduza à nomeação para um serviço que envolva *night-stop* ou estadia superior a 24 horas (se o voo programado o não previa), sem prejuízo do n.º 2;
- b) O serviço de voo não seja prolongado em mais de 03h00 de PSV, e o prolongamento termine no momento em que o Piloto passe pela sua base, salvo acordo prévio do Piloto.

2 - Só em caso de Irregularidades Operacionais é que a alteração no momento da apresentação pode levar a que um serviço de voo envolva *night-stop* ou estadia superior a 24 horas.

3 - A empresa compensará o Piloto com 24 horas livres de serviço sempre que se verificar o disposto no n.º 2.

4 - Em caso algum poderá ser atribuída ao Piloto reserva para serviço de voo em caso de alteração na apresentação.

Cláusula 20.^a

Convocação de urgência

ELIMINADA.

(...).

Cláusula 25.^a

Alojamento por conta do trabalhador

Nos casos em que o trabalhador não utilize hotel ser-lhe-á atribuído um complemento equivalente a 50% da ajuda de custo diária prevista ou o valor de € 40, conforme o que for maior. (...).

Cláusula 29.^a

Contacto com os pilotos

1 - Os Pilotos não poderão ser contactados:

a) durante o seu período de repouso;

b) e no período compreendido entre as 22h00 e as 06h30. Podem ser contactados neste período caso exista irregularidade comprovada em voo planeado com apresentação entre as 23h00 e as 07h00, ou em situação de assistência ou reserva para serviço de voo.

2 - Excepcionalmente e apenas por razões de serviço, os Pilotos poderão ser contactados pelo SAE, GDO ou pelas chefias, na sua folga semanal.

3 - Os Pilotos têm obrigação de fornecer à DOV um meio de contacto.

4 - A chamada telefónica efetuada com o Piloto deve ser gravada, sendo disponibilizada a gravação sempre que este o solicitar. Esta gravação serve apenas para controlo de qualidade e terá o objetivo a que se propõe sem qualquer cultura punitiva.

Cláusula 30.^a

Folga semanal

1 - Os Pilotos terão um período livre de serviço de, pelo menos 48 horas consecutivas em cada semana, depois de gozado o respetivo período de repouso e o seu início terá que se verificar o mais tardar após o sexto dia de serviço.

2 - A folga poderá ser antecedida de serviço de assistência, não podendo o trabalho atribuído alterar o início da folga ou férias em mais de 12h00.

3 - Os Pilotos terão direito ao gozo de um Sábado e de um Domingo como período de folga semanal na base, com intervalo nunca superior a cinco semanas.

4 - As situações de licença sem vencimento, incapacidade física temporária, impedimento prolongado superior a um mês não imputável à Empresa, o gozo de férias, bem como qualquer falta a prestação de serviço que coincida com um fim-de-semana, interrompam a contagem do

período de cinco semanas referidos no n.º 3 supra, a qual será retomada a partir da apresentação do Piloto regressado de qualquer das situações.

5 - Aos Pilotos com filhos que careçam de reeducação pedagógica, as folgas deverão ser marcadas para o sábado e domingo, desde que assim o solicitem com fundamento comprovado em impossibilidade de assistência a esses filhos por familiares ou estabelecimento adequados. O requerimento será formulado com periodicidade semestral.

6 - Os Pilotos com idade inferior a 60 anos têm direito ao gozo mínimo de:

- a) 10 dias de folga por mês (exceto mês de fevereiro, que passa a 8 folgas por mês);
- b) 124 dias de folga anual.

7 - Os Pilotos entre os 60 anos e os 65 anos de idade, têm direito ao gozo mínimo de:

- a) 12 dias de folgas por mês (exceto fevereiro, que passa a 10);
- b) 144 dias de folga anual.

8 - Os Pilotos têm direito, em matéria de folgas a um mínimo mensal de 10 ou 12 dias de folga, conforme disposto na alínea a) do n.º 6 e na alínea a) do n.º 7, agrupados em períodos de folgas com o mínimo de 48 horas consecutivas (exceto quando há convites em folgas).

9 - Os dias de folga não gozados num trimestre e que não tiverem sido pagos ao abrigo do n.º 1 da cláusula 27.^a do RRRGS têm de ser obrigatoriamente gozados no trimestre seguinte.

10 - Nos meses em que sejam planeados apenas 10 dias ou 12 dias de folga, as folgas remanescentes para o total de 124/144 folgas anuais, conforme alínea a) n.º 6 e alínea a), n.º 7, devem ser planeadas até ao final do 1.º trimestre do ano seguinte.

11 - Nos meses em que são gozadas férias, a empresa tem direito a descontar 2,38 dias para Pilotos com idade inferior a 60 anos, e 2,84 dias para Pilotos com 60 ou mais anos de idade, por cada período de 7 dias de gozo efetivo de férias, com o arredondamento para o número inteiro mais próximo.

12 - Para efeitos desta cláusula, entende-se como “mês”, um mês de calendário, como “trimestre”, o período de três meses de calendário consecutivos, sendo entendido como primeiro trimestre o período que abrange os meses de janeiro, fevereiro e março e como “ano” o período de 12 meses correspondente ao ano civil.

13 - Se após a folga um Piloto tiver mais de três serviços de voo consecutivos com apresentação entre as 00h01m horas e as 06h40m hora local, deverá no final deste período, gozar uma folga com duração mínima de três dias, ou seja, uma folga de 48 horas acrescida de um dia de 24 horas.

14 - Será planeada uma folga de dois (2) dias no mês de aniversário do Piloto. Esta folga coincidirá com o dia de aniversário do Piloto e o dia seguinte ou, por opção deste, com o fim-de-

semana subsequente ao aniversário. Estes dias de folga contarão para o total do mês e para o total dos 124/144 dias de folga anuais.

Cláusula 30.^a A

Folga semanal - regime temporário entre 1 de janeiro de 2023 a 31 de dezembro de 2025

1 - Os Pilotos terão um período livre de serviço de, pelo menos 48 horas consecutivas em cada semana, depois de gozado o respetivo período de repouso, e o seu início terá que se verificar o mais tardar após o sexto dia de serviço.

2 - A folga poderá ser antecedida de serviço de assistência, não podendo o trabalho atribuído alterar o início da folga ou férias em mais de 12h00.

3 - Os Pilotos terão direito ao gozo de um Sábado e de um Domingo como período de folga semanal na base, com intervalo nunca superior a cinco semanas. No período de 1 de junho a 30 de setembro, o intervalo pode ser igual a seis semanas.

4 - As situações de licença sem vencimento, incapacidade física temporária, impedimento prolongado superior a um mês não imputável à Empresa, o gozo de férias, bem como qualquer falta a prestação de serviço que coincida com um fim-de-semana, interrompam a contagem do período de cinco semanas referidos no n.º 3 supra, a qual será retomada a partir da apresentação do Piloto regressado de qualquer das situações.

5 - Aos Pilotos com filhos que careçam de reeducação pedagógica, as folgas deverão ser marcadas para o sábado e domingo, desde que assim o solicitem com fundamento comprovado em impossibilidade de assistência a esses filhos por familiares ou estabelecimento adequados. O requerimento será formulado com periodicidade semestral.

6 - Os Pilotos com idade inferior a 60 anos têm direito ao gozo mínimo de 10 dias de folga por mês, que no período de 1 de junho a 30 de setembro, podem ser reduzidos para 8 dias por mês.

7 - Os Pilotos entre os 60 anos e os 65 anos de idade, têm direito ao gozo mínimo de 12 dias de folgas por mês, que no período de 1 de junho a 30 de setembro, podem ser reduzidos para 10 dias por mês.

8 - Os Pilotos têm direito, em matéria de folgas a um mínimo mensal de 10 ou 12 dias de folga, conforme o disposto no n.º 6 e no n.º 7, agrupados em períodos de folgas com o mínimo de 48 horas consecutivas (exceto quando há convites em folgas).

9 - Os dias de folga não gozados num trimestre e que não tiverem sido pagos ao abrigo do n.º 1 da cláusula 27.^a do RRRGS têm de ser obrigatoriamente gozados no trimestre seguinte.

10 - Nos meses em que sejam planeados dias de folga de acordo com os n.ºs 6 e n.º 7, as folgas remanescentes para o total de 124/144 folgas anuais, devem ser planeadas até ao final do 1.º trimestre do ano seguinte.

11 - Nos meses em que são gozadas férias, a empresa tem direito a descontar 2,38 dias para Pilotos com idade inferior a 60 anos, e 2,84 dias para Pilotos com 60 ou mais anos de idade, por cada período de 7 dias de gozo efetivo de férias, com o arredondamento para o número inteiro mais próximo.

12 - Para efeitos desta cláusula, entende-se como “mês”, um mês de calendário, como “trimestre”, o período de três meses de calendário consecutivos, sendo entendido como primeiro trimestre o período que abrange os meses de janeiro, fevereiro e março e como “ano” o período de 12 meses correspondente ao ano civil.

13 - Se após a folga um Piloto tiver mais de três serviços de voo consecutivos com apresentação entre as 00h01m horas e as 06h40m hora local, deverá no final deste período, gozar uma folga com duração mínima de três dias, ou seja, uma folga de 48 horas acrescida de um dia de 24 horas.

14 - Será planeada uma folga de dois (2) dias no mês de aniversário do Piloto. Esta folga coincidirá com o dia de aniversário do Piloto e o dia seguinte ou, por opção deste, com o fim-de-semana subsequente ao aniversário. Estes dias de folga contarão para o total do mês e para o total dos 124/144 dias de folga anuais.

(...).

Cláusula 32.^a

Pretensões de folgas

1 - Os Pilotos podem acumular duas folgas (quatro dias) três vezes em cada trimestre civil, desde que solicitadas ao Serviço de Escalas até ao final do mês anterior ao da elaboração da escala mensal.

2 - Os Pilotos têm direito acumular três folgas (seis dias) uma vez em cada semestre civil, desde que solicitadas ao Serviço de Escalas com 60 dias de antecedência em relação ao mês da elaboração da escala mensal. As acumulações previstas no ponto 1 e 2 não poderão ser efetuadas no mesmo mês e o limite mensal deverá ser respeitado.

3 - Quando o número de pretensões para períodos simultâneos ultrapasse o número de folgas possíveis por planeamento, a sua concessão será feita pela seguinte ordem de prioridades:

- a) Menor número de pretensões utilizadas nos últimos três meses;
- b) Em caso de igualdade por ordem cronológica de apresentação.

4 - O não deferimento por parte da Empresa, da pretensão requerida pelo Piloto deverá ser fundamentado e constar em suporte escrito a ser entregue ao Piloto com uma antecedência mínima de 5 dias antes da publicação da escala a que a pretensão se refere.

5 - O deferimento do pedido é equiparável à previsão do n.º 4, da cláusula 30.^a (folga semanal), sendo a contagem retomada a partir da folga acumulada.

6 - A folga solicitada e atribuída em planeamento não pode ser alterada sem o consentimento do Piloto.

(...).

Cláusula 37.^a

Alterações à escala

1 - As escalas dos Pilotos, excluindo as folgas e férias, podem ser alteradas, desde que respeitado o período mínimo de 15 dias entre a comunicação da alteração e a atividade a ser alterada, exceto se por comum acordo entre o serviço de escalas e o Piloto, sem prejuízo das alterações que resultarem do serviço de assistência, *on-call*, reserva para serviço de voo, anulação de nomeação antes ou após a apresentação, bem como das faltas de que tais alterações decorram naturalmente.

2 - Quando um Piloto se apresente ao serviço após uma situação de ausência por motivo de falta, justificada ou injustificada, ou de gozo de férias ou licença sem retribuição, a antecedência mínima a que se refere o n.º 1 será de 13 horas.

Cláusula 37.^a A

Alterações à escala - regime temporário entre 1 de abril de 2023 e 30 de abril de 2024

1 - As escalas dos Pilotos, excluindo as folgas e férias, podem ser alteradas, desde que respeitado o período mínimo de 10 dias entre a comunicação da alteração e a atividade a ser alterada, sem prejuízo das alterações que resultarem do serviço de assistência, *on-call*, reserva para serviço de voo, anulação de nomeação antes ou após a apresentação, bem como das faltas de que tais alterações decorram naturalmente.

2 - Quando um Piloto se apresente ao serviço após uma situação de ausência por motivo de falta, justificada ou injustificada, ou de gozo de férias ou licença sem retribuição, a antecedência mínima a que se refere o n.º 1 será de 13 horas.

(...).

Cláusula 39.^a

Pedidos de troca de escalas

1 - Os Pilotos podem solicitar à SATA Air Açores troca de escalas, pressupondo tal solicitação que:

- a) A troca só envolva dois Pilotos;
- b) A troca cumpra o estipulado nos limites de trabalho e repouso previstos e não inviabilize serviços já atribuídos;
- c) Caso a troca implique ausência serviço, será efetivado um registo na escala do Piloto como “Dia Livre”. A troca não afeta o número legal de folgas para efeitos anuais;
- d) Seja formulada por suporte escrito ou, caso tal não lhes seja possível, por telefone, devendo, neste último caso, formalizar esse pedido o mais rápido possível através do AIMS com autorização da respetiva chefia;
- e) Não envolva quaisquer custos acrescidos à Empresa;
- f) Os voos efetuados como resultado de trocas individuais entre Pilotos não entrarão para a contabilização do princípio de equidade definida no n.º 1 da cláusula 36.^a (Princípios a observar no Planeamento das Operações de Voo).

2 - A troca de escalas isenta a SATA Air Açores do cumprimento do disposto na cláusula 3.^a (Agregado Familiar).

(...).

Cláusula 42.^a

Banco de F24

ELIMINADA.

Cláusula 43.^a

(RAD) Reforço adicional descanso

1 - Por cada Serviço de Voo com sete (7) aterragens será adicionado ao descanso um RAD de 6 horas a gozar imediatamente a seguir ao último sector.

2 - Por cada serviço de voo com oito (8) aterragens será adicionado ao descanso um RAD de 12 horas a gozar imediatamente ao último sector.

3 - RAD não está incluído no período de folga.

Cláusula 43.^a - A

(RAD) Reforço adicional descanso - regime temporário entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2025

1 - Por cada Serviço de Voo com sete (7) aterragens será adicionado ao descanso um RAD de 6 horas a gozar imediatamente a seguir ao último sector.

2 - Por cada serviço de voo com oito (8) aterragens será adicionado ao descanso um RAD de 12 horas a gozar imediatamente ao último sector.

3 - RAD não está incluído no período de folga.

4 - Em caso de irregularidades operacionais, a 7.^a aterragem fica isenta da aplicação do RAD.

Regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais (R.R.R.G.S.)

(...).

Cláusula 6.^a

Vencimento horário (V.H.)

1 - O Vencimento Horário (V.H.) é um montante que corresponde a 2% do Vencimento Base.

2 - RE01 - Vencimento Horário Mensal - *Duty-Pay*:

2.1 As horas que excedam o *plafond* mensal de *Duty-Hours* serão pagas ao Piloto, no segundo mês após aquele em que se fizeram as horas, ao valor do vencimento horário por cada hora.

2.2 O *plafond* mensal RE01 definido a partir de 2023 é o seguinte:

Mês	<i>Duty-Hours</i>	Redução por dia
31 dias	136h00m	4h00m
30 dias	132h00m	4h00m
29 dias	128h00m	4h00m
28 dias	124h00	4h00m

2.2.1 O *plafond* mensal RE01 definido a partir de 2024 é o seguinte:

Mês	Duty-Hours	Redução por dia
31 dias	135h00m	4h00m
30 dias	131h00m	4h00m
29 dias	127h00m	4h00m
28 dias	123h00	4h00m

2.2.2 O *plafond* mensal RE01 definido a partir de 2025 é o seguinte:

Mês	Duty-Hours	Redução por dia
31 dias	134h00m	4h00m
30 dias	130h00m	4h00m
29 dias	126h00m	4h00m
28 dias	122h00	4h00m

2.3 A redução do *plafond* é calculada pela aplicação da redução de horas por dia às seguintes situações: as férias (só no caso do *plafond* mensal); as situações de redução de atividade; as licenças de maternidade ou paternidade; a data de largada em linha de Piloto admitido durante o ano; as faltas justificadas.

3 - RE02 - Vencimento Horário Anual - *Block-Pay*:

3.1 - O valor por hora, que exceda o *plafond* anual de *Block-Hours*, é igual ao do vencimento horário.

3.2 - O RE02 corresponde ao valor das horas que excedam o *plafond* anual de *Block-Hours*.

3.3 - O RE02 é pago sob a forma de RE04.

3.4 - O *plafond* anual definido é o seguinte:

Ano	Block-Hours	Redução por dia
2023	600h00m	1h38m
2024	575h00m	1h34m
2025	550h00m	1h30m

3.5 - A redução do *plafond* é calculada pela aplicação da redução de horas por dia às seguintes situações: a todas as funções exercidas pelos Pilotos com exceção de Serviços de Voo; as férias (só no caso do *plafond* mensal); as situações de redução de atividade; as licenças de maternidade ou paternidade; a data de largada em linha de Piloto admitido durante o ano; as faltas justificadas.

3.6 - A partir de 1 de janeiro de 2023, excedido o *plafond* mensal de 60 *block hours*, passam a ser retribuídas com o valor do vencimento horário (2% do vencimento base) ou pelo valor de *duty* mensal, se mais elevado. Redução do *plafond* mensal de *block hours* nas situações de inatividade corresponde a 1h55m por dia.

Mês	Block Pay (BH)
31 dias	60h00m
30 dias	58h05m
29 dias	56h10m
28 dias	54h45m
Redução por dia	1h55m

A partir de 1 de janeiro de 2024, o *plafond* mensal passará para 58 *block hours*. Redução do *plafond* mensal de *block hours* nas situações de inatividade corresponde a 1h52m por dia.

TABELA II 2024	
Mês	Block Pay (BH)
31 dias	58h00m
30 dias	56h52m
29 dias	54h18m
28 dias	52h24m
Redução por dia	1h52m

A partir de 1 de janeiro de 2025, o *plafond* mensal passará para 56 *block hours*. Redução do *plafond* mensal de *block hours* nas situações de inatividade corresponde a 1h48m por dia.

TABELA II 2025	
Mês	Block Pay (BH)
31 dias	56h00m
30 dias	54h12m
29 dias	52h24m
28 dias	50h36m
Redução por dia	1h48m

4 - RE 03 - Vencimento Horário Anual - *Duty-Pay*:

4.1 - O valor por hora, que exceda o *plafond* anual de *Duty-Hours*, é igual ao do vencimento horário.

4.2 - O *RE03* corresponde ao valor das horas que excedam o *plafond* anual de *Duty-hours*.

4.3 - O *RE03* é pago sob a forma de *RE04*.

4.4 - O *plafond* anual definido é o seguinte:

Ano 2023/2024/2025	Duty Hours
	1350h00m
Redução por dia	3h41m

4.5 - A redução do *plafond* é calculada pela aplicação da redução de horas por dia às seguintes situações; as férias (só no caso do *plafond* mensal); as situações de redução de atividade; a licença de maternidade ou paternidade; a data de largada em linha de Piloto admitido durante o ano; as faltas justificadas.

5 - *RE04* - Vencimento Horário Anual:

5.1 - O *RE04* é o maior dos valores de *RE02* ou *RE03* subtraído dos pagamentos mensais como *RE01* ou decorrentes do ponto 3.6.

5.2 - Sendo devido, o *RE04* é pago ao Piloto no mês de março do ano imediatamente seguinte àquele em que se fizeram as horas.

(...).

Cláusula 8.^a

Vencimento de senioridade

1 - O vencimento de senioridade é o resultado do produto do valor inscrito na tabela em cada momento aplicável pelo número de anos de antiguidade de companhia.

2 - O vencimento de senioridade será calculado, para os Pilotos a admitir, com base na antiguidade de serviço na profissão, mantendo-se o direito à senioridade vencida em qualquer outra anterior profissão ou função, com o valor correspondentemente atualizado.

3 - Em 1 de janeiro de 2023, o vencimento de senioridade é atualizado para 1,75%, em 1 de janeiro de 2024 para 1,85% e em 1 de janeiro de 2025 para 2%.

(...).

Cláusula 13.^a

Prestação de subsídio de apresentação (SAP)

1 - A SATA Air Açores pagará ao Piloto, por cada dia de calendário em que o mesmo efetue um Serviço de Voo ou simulador de instrução, verificação ou treino (na qualidade de instrutor, verificador, instruendo ou verificado), incluindo voos de posicionamento (*dead head crew*, simuladores incluídos), ainda que tal serviço abranja parte de dois dias de calendário, a prestação constante da tabela salarial em vigor em cada momento, conforme se segue:

1.1 - A partir de 1 de janeiro de 2025 regime de contabilização das prestações de serviço de voo, sendo efetivamente pagos os serviços de voos acima do 13.º mensal.

1.2 - No caso de período de serviço voo superior a 07h30m, serão contabilizados para os 13 serviços os seguintes valores:

- a) Período de serviço de voo compreendido entre as 07h30m (sete horas e trinta minutos) de trabalho e as 9h00 (nove horas) - contabiliza o valor de um subsídio de apresentação adicional;
- b) Período de serviço de voo a partir das 9h01m (nove horas e um minuto) - contabiliza o valor de um subsídio de apresentação adicional e, também, o efetivo pagamento de um serviço de apresentação extra.

1.3 - A contabilização prevista não é prejudicada pela redução do *de-briefing* em 15 minutos em situações de irregularidades operacionais.

2 - O disposto no número 1.2 não se aplica aos voos de posicionamento em etapa não antecedida ou seguida de serviço de voo (DHC, simuladores incluídos).

3 - Os subsídios de apresentação que excedam os 13 garantidos, serão pagos no final do mês imediatamente subsequente à sua realização.

4 - Os serviços de apresentação, a contabilizar e pagar conforme pontos 1.1 e 1.2, podem exemplificar-se como se segue:

- i. Piloto que contabiliza 14 apresentações - tem direito ao pagamento efetivo de um subsídio de apresentação;
- ii. Piloto que efetua um PSV de 7h31m - contabiliza na dotação mensal duas apresentações: uma resultante do serviço de voo e uma, adicional, por exceder o PSV de 7h30m;
- iii. Piloto que efetua um PSV de 9h01 - recebe efetivamente um subsídio de apresentação extra e contabiliza na dotação mensal duas apresentações: pagamento extra de um subsídio de apresentação por ter excedido o PSV de 9h00 e uma contabilização da apresentação do serviço de voo, bem como uma adicional por exceder o PSV de 7h30m;
- iv. Piloto que contabiliza no mês 2 apresentações, com realização de um PSV de 9h01m - recebe efetivamente um subsídio de apresentação extra.

5 - A partir de 1 de janeiro de 2023 regime de contabilização das prestações de serviço de voo, sendo efetivamente pagos os serviços de voos acima do 15.º mensal, aplicando-se com esta alteração o regime previsto na presente cláusula.

6 - A partir de 1 de janeiro de 2024 regime de contabilização das prestações de serviço de voo, sendo efetivamente pagos os serviços de voos acima do 14.º mensal, aplicando-se com esta alteração o regime previsto na presente cláusula.

Cláusula 16.^a

Infantário

ELIMINADA.

(...).

Cláusula 21.^a

Tabelas salariais e subsídios

1 - As tabelas salariais e subsídios são as constantes em Anexo I.

2 - A passagem de Piloto Estagiário a 2.º Oficial Piloto, terá lugar quando for atingido seis meses de Companhia e verificando-se a condição prevista na cláusula 9.^a (Exercício efetivo da função) do Anexo RRRGS.

3 - A passagem de 2.º Oficial Piloto a 1.º Oficial Piloto terá lugar quando forem atingidos três anos de Companhia e verificando-se a condição prevista na cláusula 9.ª (Exercício efetivo da função) do Anexo RRRGS.

4 - Quando, por força do disposto no número 2 e 3 sobre o mínimo anual de horas de voo, a passagem não se verificar após a antiguidade de companhia prevista, o Piloto evolui para a categoria, a partir do dia 1 do mês seguinte àquele em que se completar o total de horas de voo em falta para a média respetiva.

Cláusula 22.ª

Subsídio de alimentação em formação na base - suspensão aplicação entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2025

1 - O subsídio de alimentação por cada dia de Formação na Base é sempre atribuído desde que comprovada a presença do Piloto na Formação com a duração mínima de quatro horas e trinta minutos;

2 - Os montantes de subsídio de alimentação por cada dia de formação na Base são os constantes em Anexo I.

Regulamento de hotéis e outros subsídios (RHOS)

(...).

Cláusula 1.ª - A

Ajudas de custo (Protocolo 2022)

1 - A 1 de agosto de 2022, atualização da tabela de ajudas de custo em 6,8%.

2 - Em estadia a ajuda de custo que consta no protocolo em vigor:

- a) Território Nacional - € 54,50;
- b) Europa - € 78,00;
- c) Canadá - 127,50 CAD/€ 87,00;
- d) EUA - \$122,00USD/€ 108,00;
- e) América do Sul, Central e caraíbas - € 73,00;
- f) Resto do Mundo - € 78,00.

Cláusula 1.^a - B

Pernoita

1 - É a ajuda de custo atribuída por noite dormida em hotel no valor de € 10,00. É destinado a fazer face a encargos extraordinários, nomeadamente com o tratamento de roupas e limpeza de uniforme.

2 - O subsídio de pernoita é devido a partir da segunda noite em que o Piloto esteja alojado.

Cláusula 1.^a - C

Valor KM

O pagamento *KM* atualizado para € 0,43.

ANEXO I

Prestações pecuniárias

1 - O descongelamento de carreiras a partir de 1 de julho de 2022, sem pagamento de retroativos, antecipando a data anteriormente assumida, ou seja, dia 1 de janeiro de 2023.

2. O pagamento das diuturnidades e antiguidade de empresa a 1 de janeiro de 2023, sem retroativos.

3 - A partir de 1 de janeiro de 2023 finda a redução de 10%.

(Subsídio de apresentação 2023-2025 de acordo com a tabela II)

(Subsídio aterragem 2023-2025 de acordo com a tabela III)

Tabela Salarial 2023

Categoria	Índice	VB	Senioridade			D. Técnica 2%
			2023	2024	2025	
			1,75%	1,85%	2%	
Comandante	100%	€ 6.602,30	€ 115,54	€ 122,14	€ 132,05	€ 132,05
1.º Oficial	75%	€ 4.951,73	€ 86,86	€ 91,61	€ 99,03	€ 99,03
2.º Oficial	53%	€ 3.499,22	€ 61,24	€ 64,74	€ 69,98	
Piloto Estagiário	43%	€ 2.838,99				

Obs.: Valores tabela vencimento base correspondem aos acordados para 2021, que se mantêm "congelados" em 2022, 2023 e 2024.

Tabela II de Subsídio de Apresentação 2023-2025

Categoria	Índice	Subsídio de Apresentação		
		2023	2024	2025
Comandante	100%	€ 50,00	€ 52,00	€ 55,00
1.º Oficial	75%	€ 37,50	€ 39,00	€ 41,25
2.º Oficial	53%	€ 26,50	€ 27,56	€ 29,15
Estagiário	43%	€ 21,50	€ 22,36	€ 23,65

Tabela III de Subsídio de Aterragem 2023-2025

Categoria	Índice	Subsídio de Aterragem 2023, 2024 e 2025
Comandante	100%	€ 26,00
1.º Oficial	75%	€ 19,50
2.º Oficial	53%	€ 13,78
Estagiário	43%	€ 11,18

Declaração

Nos termos e para os efeitos do disposto na alínea g), n.º 1, artigo 492.º do Código do Trabalho, o presente acordo abrange, por um lado, a SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., e, por outro, potencialmente 74 Pilotos ao serviço da Empresa, que podem ser associados do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil.

Ponta Delgada, 6 de dezembro de 2022.

Pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., *Luís Manuel Silva Rodrigues*, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração e *Mário Rogério Carvalho Chaves*, na qualidade de Vogal do Conselho de Administração. Pelo Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, *Tiago Grácio de Faria Lopes*, na qualidade de Presidente da Direção, *Luís Miguel Marques Teodoro*, na qualidade de Vice-Presidente da Direção, *João Albergaria*, na qualidade de Delegado Sindical e *Nuno Borges*, na qualidade de Delegado Sindical.

Entrado em 17 de janeiro de 2024.

Depositado na Direção Regional de Qualificação Profissional e Emprego - Direção de Serviços do Trabalho, em 24 de janeiro de 2024, com o n.º 1, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho.

AE entre SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. e o SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil

Texto Consolidado

CAPÍTULO I

Secção I

Âmbito, área e vigência

Cláusula 1.^a

Âmbito e área

1 - O presente Acordo de Empresa (AE) aplica-se no âmbito da atividade de transportes aéreos e obriga, por um lado, a SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, SA e por outro lado os Pilotos ao seu serviço representados pelo SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil.

2 - Este Acordo de Empresa aplica-se aos Pilotos referidos no número anterior quando se encontrem em serviço na Região Autónoma dos Açores (RAA).

3 - O estatuto profissional mencionado no número anterior mantém-se quando a operação ocorrer em qualquer outra área geográfica.

Cláusula 2.^a

Início da vigência e produção de efeitos

1 - A presente alteração ao Acordo de Empresa entrará em vigor cinco dias após a sua publicação no JORAA – *Jornal Oficial* da Região Autónoma dos Açores, sem prejuízo do disposto no n.º 3 e n.º 4, infra, e substituirá toda a regulamentação aplicada às partes que, com ele esteja em contradição considerando-se para todos os efeitos mais favorável.

2 - Sem prejuízo do disposto no n.º 1 mantêm-se em vigor:

- a) Protocolo Acesso, Utilização e Manuseamento dos Dados e Parâmetros dos Registadores de Voo de 23 de julho de 2009;

- b) Protocolo de Facilidades de Transporte na redação consolidada de 23 de julho de 2010;
- c) Protocolo sobre as aeronaves da SATA (sua propriedade ou leasing) ao serviço da SATA ou os voos com indicativos SATA, de 22 de março de 2000;
- d) Protocolo de Complementos Salariais para Pilotos com Funções em Terra na redação consolidada de 23 de julho de 2010;
- e) Protocolo de Ajudas de Custo na redação consolidada de 23 de julho de 2010;
- f) *ELIMINADA*;
- g) Protocolo de Transporte dos Pilotos na redação consolidada de 23 de julho de 2010;
- h) Protocolo sobre Tempo de Serviço e Seguro de Doença de 20 de março de 2009;
- i) Memorando de Entendimento Ajudas de Custo de 26 de setembro de 2016;
- j) Memorando de Entendimento Facilidade de Transporte "ZERO FARE PIL" de 26 de setembro de 2016.

3 - As tabelas salariais anexas ao Regulamento de Remunerações, Reformas e Garantias Sociais (RRRGS) são as constantes em Anexo 1.

4 - A cláusula 37.^a (Alterações à Escala) do Regulamento de Utilização e Prestação de Trabalho (RUPT), entra em vigor em 1 de maio de 2024.

Cláusula 3.^a

Vigência e revisão

1 - Este Acordo de Empresa vigorará por cinco anos mantendo-se em vigor até ser substituído por novo instrumento de regulamentação coletiva de trabalho.

2 - No período de vigência do AE podem ser revistas as cláusulas de expressão pecuniária.

Secção II

Regulamentos e anexos

Cláusula 4.^a

Regulamentos e anexos

1 - Os Regulamentos a seguir indicados são parte integrante do presente A.E:

- a) Regulamento de Admissões, Antiguidades, Acessos e Categorias (RAAAC);
- b) Regulamento de Utilização e de Prestação de Trabalho (RUPT);
- c) Regulamento de Remunerações, Reformas e Garantias Sociais (RRRGS);
- d) Regulamento de Hotéis e Outros Subsídios (RHOS);
- e) Anexo I - Prestações Pecuniárias.

2 - Os regimes de admissão e antiguidade das carreiras, categorias profissionais e funções dos Pilotos, designadamente a sua caracterização, são as constantes do RAAAC.

3 - As qualificações técnicas necessárias para cada uma das funções serão estabelecidas pela Empresa, cumpridas as disposições legais aplicáveis, devendo constar do Manual de Operações de Voo (MOV).

4 - As condições de utilização e prestação de trabalho, bem como a regulamentação dos tempos de trabalho e de repouso, estes sem prejuízo dos limites imperativos fixados na legislação em cada momento aplicável, constam do RUPT.

5 - A SATA Air Açores poderá promover a elaboração de regulamentos internos, de acordo com os princípios definidos neste Acordo de empresa e na Lei.

CAPÍTULO II

Secção I

Admissão. Condições gerais e especiais

Cláusula 5.^a

Contrato individual de trabalho. Forma e conteúdo

1 - O contrato individual de trabalho será reduzido a escrito e assinado pelas partes, devendo uma cópia ser entregue ao Piloto.

2 - O contrato referido no n.º 1 supra conterá as indicações seguintes, sempre dentro dos limites estabelecidos neste Acordo de Empresa:

- a) Identidade das partes;
- b) Data do início dos efeitos do contrato;
- c) Data de celebração do contrato;
- d) Local de trabalho;
- e) Categoria do Piloto;
- f) Remuneração de Base Mensal;
- g) Obrigatoriedade de prestação de serviço durante certo prazo, caso a esta haja lugar;
- h) O número da apólice de seguro de acidentes de trabalho e a identificação da entidade seguradora;
- i) O instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável.

Cláusula 6.^a

Celebração de contratos individuais a termo

1 - O contrato individual de trabalho a termo será reduzido a escrito e assinado pelas partes, devendo uma cópia ser entregue ao Piloto.

2 - Só podem ser celebrados contratos a termo nos casos legalmente previstos, nomeadamente, nos seguintes casos:

- a) Substituição direta ou indireta de Piloto ausente ou que, por qualquer razão, se encontre temporariamente impedido de prestar serviço ou em relação ao qual esteja pendente em juízo ação de apreciação da licitude do despedimento ou, ainda, que esteja em situação de licença sem retribuição;
- b) Substituição de Piloto a tempo completo que passe a prestar trabalho a tempo parcial por período determinado;
- c) Atividade sazonal;
- d) Acréscimo temporário ou excecional da atividade da Empresa;
- e) Execução de uma tarefa ocasional ou serviço determinado precisamente definido e não duradouro;
- f) Lançamento de nova atividade;
- g) Contratação de trabalhador à procura de primeiro emprego ou outra prevista em legislação especial de política de emprego.

3 - Para além das indicações referidas no n.º 2 supra da cláusula anterior, o contrato a termo conterà ainda a indicação do motivo justificativo e, sendo a termo certo, a data da respetiva cessação.

4 - O presente Acordo de Empresa aplica-se integralmente aos Pilotos contratados a termo, sem prejuízo dos regimes imperativos previstos na Lei que disponham diferentemente.

Cláusula 7.^a

Trabalho a tempo parcial

1 - A SATA Air Açores poderá, observando os termos legais aplicáveis, acordar com os Pilotos do seu quadro permanente a prestação por estes de trabalho a tempo parcial.

2 - O acordo de prestação de trabalho a tempo parcial será reduzido a escrito e fixará, nomeadamente, a sua duração, as condições retributivas aplicáveis, bem como as reduções proporcionais dos limites anuais, semestrais, mensais e semanais, estabelecidos neste Acordo de Empresa e, ainda, a indicação do período normal de trabalho diário e semanal, com referência comparativa a trabalho a tempo completo.

3 - Os limites diários de tempos de trabalho e de voo não poderão ser, em caso algum, aumentados.

4 - O acordo referido no n.º 2 supra só poderá ser alterado por novo acordo escrito entre a SATA Air Açores e o Piloto.

5 - Para efeitos da admissão em regime de tempo parcial, gozam de preferência os Pilotos com responsabilidades familiares, capacidade de trabalho reduzida, com deficiência ou doença crónica ou que frequentem estabelecimento de ensino.

Cláusula 8.^a

Pilotos estrangeiros

1 - Os Pilotos estrangeiros da Empresa com igual ou superior categoria e exercendo as mesmas funções não poderão ser beneficiados ou prejudicados em relação aos Pilotos portugueses.

2 - Todos os Pilotos estrangeiros terão obrigatoriamente de falar e escrever fluentemente português e inglês.

3 - Quaisquer importâncias pagas a Pilotos estrangeiros, em violação desta cláusula, serão pagas também aos Pilotos portugueses, de igual categoria e desempenho das mesmas funções, no mesmo período.

4 - Excepcionalmente, em caso de doença devidamente comprovada de um Piloto, poderá a Empresa contratar a termo Pilotos estrangeiros com qualificação de Comando e pagar-lhes importâncias superiores, mas apenas por um período máximo de três meses. As condições de contratação serão públicas.

Secção II

Contrato Individual de trabalho

Cláusula 9.^a

Atividade dos pilotos

O Piloto deve exercer uma atividade correspondente à sua categoria profissional.

Cláusula 10.^a

Transferência de funções

1 - Qualquer Piloto, por interesse da Empresa e após concordância por escrito daquele, poderá ser transferido, com carácter temporário ou definitivo, para serviços de terra compatíveis com as suas habilitações e qualificações profissionais.

2 - O Piloto auferirá, na nova função, a retribuição correspondente à categoria e equipamento que teria, se se mantivesse em serviço de voo.

CAPÍTULO III

Secção I

Direitos, deveres e garantias das partes

Cláusula 11.^a

Deveres da empresa

Para além dos demais deveres consagrados na Lei, são deveres da Empresa:

- a) Tratar e respeitar o Piloto como seu colaborador;
- b) Pagar pontualmente a retribuição na forma devida;
- c) Assegurar ao Piloto boas condições de segurança, higiene e saúde, de acordo com a Lei;
- d) Prevenir riscos e doenças profissionais, tendo em conta a proteção da segurança e saúde do Piloto, fornecendo a informação e formação adequadas à prevenção de riscos de acidente ou doença, devendo, ainda, indemnizá-lo dos prejuízos resultantes de acidentes de trabalho;
- e) Contribuir para a elevação da produtividade e empregabilidade do Piloto, nomeadamente proporcionando-lhe formação profissional adequada a desenvolver a sua qualificação;
- f) Respeitar a autonomia técnica do trabalhador que exerça atividade cuja regulamentação ou deontologia profissional a exija;
- g) Possibilitar o exercício de cargos em estruturas representativas dos trabalhadores;
- h) Manter atualizado, em cada estabelecimento, o registo dos trabalhadores com indicação de nome, datas de nascimento e admissão, modalidade de contrato, categoria, promoções, retribuições, datas de início e termo das férias e faltas que impliquem perda da retribuição ou diminuição de dias de férias;
- i) Distribuir aos Pilotos os manuais, devidamente atualizados, necessários ao cabal desempenho de cada uma das suas funções, bem como todas as notas internas da D.O.V., distribuídas em suporte informático aos Pilotos ou em suporte de papel quando expressamente solicitado, devendo, também, disponibilizar conteúdos de forma eletrónica, nomeadamente *Computer Base Training* dos sistemas do avião, a cada Piloto por frota, CBT de FMS e CBT-CFIT ou outros conteúdos sucedâneos ou complementares;

- j) Planear o trabalho dos Pilotos no estrito cumprimento das regras constantes do presente AE, bem como respeitar a vida pessoal e familiar dos Pilotos, nomeadamente pela adequada organização de escalas de serviço, assistência, reserva e folgas;
- k) Comunicar ao Comandante de serviço a existência a bordo de pessoas em serviço de inspeção, quando tal seja do seu conhecimento;
- l) Suportar os encargos com todo o material necessário ao desempenho das funções dos Pilotos, nomeadamente auscultadores, pastas de bordo e fardamento, masculino e feminino; O Piloto pode solicitar à empresa outro tipo de auscultadores, devendo, neste caso, suportar o custo com a diferença do tipo escolhido;
* Auscultadores têm uma validade de 7 anos. Esta validade deve constar no regulamento de fardamento.
- m) Facultar a consulta e cópia, pelos Pilotos que o solicitam, dos processos individuais e dos documentos que se refiram à sua situação profissional, salvo quanto aos que integrem processos de inquérito e disciplinares enquanto estiverem em curso e nos termos da Lei;
- n) Colaborar no Controlo da validade das licenças de voo, passaportes, vistos e vacinas ou quaisquer outros documentos necessários ao desempenho das funções dos Pilotos, avisando-os da respetiva caducidade com adequada antecedência, desde que estes lhe forneçam os elementos;
- o) Suportar os encargos com a documentação referida na alínea anterior;
- p) Passar aos Pilotos que o solicitem, na vigência do contrato de trabalho, e ainda após a cessação deste, indiferentemente dos motivos que lhe deram lugar, certificado donde constem a antiguidade e funções ou cargos desempenhados, bem como o grau de qualificação profissional obtido em cursos de especialização;
- q) Efetuar, a suas expensas, as verificações de proficiência dos seus Pilotos, de acordo com os requisitos exigidos pela autoridade aeronáutica competente;
- r) Pagar aos Pilotos, antecipadamente, através de transferência bancária as ajudas de custo devidas em euros em função dos serviços de voo ou rotações a efetuar;
- s) Adiantar aos Pilotos aquando da sua apresentação, o valor das ajudas de custo, sempre que a deslocação se efetue para países com divisa diferente do euro, salvo acordo em contrário;
- t) Em situação de baixa médica por parte do Piloto, a Empresa adiantará a respetiva remuneração, sendo pelo mesmo ressarcido depois de este receber da Segurança Social o valor em questão, conforme estabelecido na cláusula 50.^a (Proteção em caso de doença, acidente e noutras situações).

Cláusula 12.^a

Deveres dos pilotos

Para além dos demais deveres legalmente previstos, são deveres dos Pilotos:

- a) Executar, observando a pontualidade e assiduidade, os serviços que lhes foram confiados, de harmonia com as suas aptidões e categorias profissionais;
- b) Guardar lealdade à Empresa e segredo profissional sobre todos os assuntos que não estejam autorizados a revelar;
- c) Promover ou executar todos os atos tendentes à melhoria da produtividade da Empresa;
- d) Observar as ordens e instruções respeitantes à execução ou disciplina do trabalho, bem como à segurança e saúde no trabalho, que não sejam contrárias aos seus direitos ou garantias legalmente consagrados ou previstos no presente Acordo de Empresa;
- e) Cooperar para a melhoria da segurança e saúde no trabalho e cumprir com as prescrições sobre segurança e saúde no trabalho que decorram da lei ou do presente Acordo de Empresa;
- f) Prestar, em matéria de serviço, os ensinamentos que os colegas de trabalho necessitem, ou solicitem, de forma a não deixar sobre os assuntos questionados dúvidas ou possibilidades de equívoco;
- g) Participar aos superiores hierárquicos os acidentes, incidentes e ocorrências anormais que se tenham verificado no serviço;
- h) Usar, durante o exercício das suas funções, da máxima diligência e zelo, com vista à proteção de vidas e bens que a Empresa lhes confie;
- i) Velar pela salvaguarda do prestígio interno e externo da Empresa;
- j) Adotar os procedimentos mais adequados à defesa dos interesses da Empresa e exercer, nos limites do Estatuto do Comandante a autoridade sobre a tripulação da aeronave com vista a manter a ordem e a disciplina a bordo;
- k) Dedicar toda a atividade de Piloto profissional à Empresa, abstenho-se de a exercer por conta própria ou em benefício de outra Empresa, salvo com acordo daquela, e abstenho-se igualmente de exercer atividades incompatíveis com o disposto na alínea l) desta cláusula;
- l) Manter um regime de vida adequado às exigências da profissão, cumprindo as normas estabelecidas pela Empresa dentro do seu poder regulamentar e todas as demais disposições resultantes de normas internacionais ou de diretivas das entidades oficiais competentes;

- m) Cumprir as normas operacionais emanadas das entidades oficiais competentes e os regulamentos internos em vigor na Empresa;
- n) Manter a sua morada atualizada e restantes contactos pessoais atualizados junto do departamento de pessoal da Empresa;
- o) Manter o nível de formação profissional à altura das missões que lhes correspondem nos termos deste Acordo de Empresa e das normas operacionais, nomeadamente submetendo-se a verificações, cursos, refrescamentos e inspeções;
- p) Manter atualizadas as licenças de voo, qualificações e demais documentações necessárias ao normal desempenho das suas funções.

Cláusula 13.^a

Garantias dos pilotos

- 1 - De acordo com o disposto na Lei, é proibido à Empresa:
 - a) Opor-se, por qualquer forma, a que o Piloto exerça os seus direitos, bem como despedi-lo ou aplicar-lhe sanções por causa desse exercício;
 - b) Obstar, injustificadamente, à prestação efetiva do trabalho;
 - c) Exercer pressão sobre o Piloto para que atue no sentido de influir desfavoravelmente nas condições de trabalho;
 - d) Diminuir a retribuição dos Pilotos, salvo nos casos expressamente previstos na Lei e no presente Acordo de Empresa e respetivos Regulamentos;
 - e) Baixar a categoria do Piloto, salvo se aceite por este e no cumprimento do disposto na Lei;
 - f) Transferir a base ou local de trabalho do Piloto, salvo nos casos previstos no presente Acordo de Empresa, ou ainda quando haja acordo entre as partes;
 - g) Ceder o piloto para utilização de terceiros, salvo nos casos previstos no Código de Trabalho ou no presente Acordo de Empresa;
 - h) Obrigar o trabalhador a adquirir bens ou a utilizar a título oneroso serviços fornecidos pelo empregador ou por pessoa por ele indicada;
 - i) Explorar, com fins lucrativos, quaisquer cantinas, refeitórios, economatos ou outros estabelecimentos diretamente relacionados com o trabalho, para fornecimento de bens ou prestação de serviços aos trabalhadores;
 - j) Fazer cessar o contrato e readmitir o Piloto, mesmo com o seu acordo, havendo o propósito de o prejudicar em direitos e regalias decorrentes da antiguidade;

k) Discriminar um Piloto em função da sua filiação sindical ou pelo exercício, nos termos da Lei, da atividade sindical ou qualquer outra de representação de trabalhadores.

2 - A prática pela Empresa de qualquer ato em contravenção do disposto no número anterior considera-se ilícita e constitui justa causa de rescisão do contrato de trabalho por parte do Piloto, com as consequências previstas neste Acordo de Empresa ou na Lei, consoante o que seja mais favorável ao Piloto.

Secção II

Formação. Licenças

Cláusula 14.^a

Formação

1 - Sem prejuízo do disposto na Lei, a SATA Air Açores deve proporcionar aos Pilotos ações de formações profissionais adequadas à sua qualificação.

2 - São objetivos da formação profissional designadamente, os seguintes:

- a) Promover a formação contínua dos Pilotos, enquanto instrumento para a competitividade da Empresa e para a valorização e atuação profissional;
- b) Garantir o direito individual à formação, criando condições objetivas para que o mesmo possa ser exercido, independentemente da situação laboral do Piloto;
- c) Assegurar o direito à informação e consulta pelos Pilotos e seus representantes, relativamente aos planos de formação anuais e plurianuais executados pela Empresa;
- d) Promover a reabilitação profissional de Pilotos com deficiência, em particular daquela cuja incapacidade foi adquirida em consequência de acidente de trabalho.

3 - No âmbito do sistema de formação profissional, compete à SATA Air Açores:

- a) Promover, com vista ao incremento da produtividade e da competitividade da Empresa, o desenvolvimento das qualificações dos respetivos Pilotos, nomeadamente através do acesso à formação profissional;
- b) Organizar a formação profissional na Empresa, estruturando planos de formação e aumentando o investimento em capital humano, de modo a garantir a permanente adequação das qualificações dos seus Pilotos;
- c) Garantir um número mínimo de horas de formação anuais a cada Piloto, seja em ações a desenvolver na Empresa, seja através da concessão de tempo para o desenvolvimento da formação por iniciativa do Piloto;

- d) Reconhecer e valorizar as qualificações adquiridas pelos Pilotos, através da introdução de créditos à formação ou outros benefícios, de modo a estimular a sua participação na formação;
- e) Assegurar a instrução necessária à qualificação e atualização dos Pilotos;
- f) Entregar documentos comprovativos dos cursos de formação profissional que o Piloto frequente por determinação da Empresa.

4 - É dever do Piloto manter o nível de formação profissional à altura das missões que lhes correspondem nos termos deste Acordo de Empresa e das normas operacionais, nomeadamente submetendo-se a verificações, cursos, refrescamentos e inspeções.

5 - Ao Piloto deve ser assegurado, no âmbito da formação contínua referida no n.º 3 supra, um número mínimo de trinta e cinco horas anuais de formação certificada, salvo se o piloto for contratado a termo por período igual ou superior a três meses, caso em que será assegurado um número mínimo de horas proporcional à duração do contrato nesse ano.

6 - As horas de formação certificada referidas no número anterior que não forem asseguradas pela SATA Air Açores por motivo que lhe seja imputável, são transformadas em créditos acumuláveis ao longo de três anos, no máximo.

7 - Para usufruir do crédito, o Piloto deve informar a Empresa nos termos da alínea c) do n.º 3 da cláusula 38.^a (Pedidos individuais para a fixação de escalas) do RUPT e apresentar comprovativo da frequência da formação, a qual deve ter correspondência com a atividade de Piloto.

8 - Por cada dia de formação na Base será pago a todos os Pilotos um subsídio de alimentação no valor definido no RRRGS, desde que comprovada a respetiva presença na referida formação durante, pelo menos, quatro horas e trinta minutos.

9 - Cessando o contrato de trabalho, o Piloto tem direito a receber a retribuição correspondente ao número mínimo anual de horas de formação que não lhe tenha sido proporcionado, ou ao crédito de horas para formação de que seja titular à data da cessação.

Cláusula 15.^a

Licenças

1 - Os Pilotos não podem executar serviços de voo se não estiverem munidos de licenças válidas emitidas pela autoridade aeronáutica competente, e de toda a documentação relativa a esses serviços que legalmente for exigida.

2 - Para este efeito, cabem à Empresa os deveres mencionados nas alíneas *n)* e *o)* da cláusula 11.^a (Deveres da Empresa) e aos Pilotos mencionados na alínea *p)* da cláusula 12.^a (Deveres dos Pilotos).

Secção III

Sindicato. Quadros de pessoal

Cláusula 16.^a

Tempo para exercício das funções sindicais

1 - Os membros da Direção do SPAC que sejam trabalhadores da Empresa, nos termos da lei, beneficiam de um crédito de quatro dias por mês para o exercício das suas funções, sem prejuízo da retribuição ou outro qualquer direito.

2 - Os Delegados Sindicais dispõem para o exercício das suas funções de um crédito de cinco horas por mês, ou oito horas por mês se fizerem parte da comissão intersindical, e do direito a faltas justificadas para o exercício de funções sindicais.

3 - Para beneficiar do crédito previsto no número anterior, o SPAC deve avisar a Empresa, por escrito, com a antecedência mínima de dois dias, salvo motivo atendível.

4 - No caso de não ser possível à Empresa adaptar os horários, não são considerados para efeitos de créditos sindicais os tempos despendidos por delegado ou dirigente sindical que, nos termos da lei tenham direito a crédito de horas, em reuniões realizadas por iniciativa da Empresa ou por esta aceites, bem como em reuniões de negociação do Acordo de Empresa ou da Comissão Paritária.

Cláusula 17.^a

Descontos

1 - De acordo com o regime legal em cada momento em vigor, a Empresa procederá ao desconto da quota sindical na retribuição de cada Piloto, mediante declaração escrita deste, procedendo à sua liquidação ao SPAC até ao dia 15 do mês seguinte àquele a que disser respeito.

2 - A liquidação de outros descontos resultantes de acordo das partes efetua-se no prazo referido no n.º 1.

Cláusula 18.^a

Efetivos e quadros de pessoal

1 - A Empresa remeterá ao SPAC, no decorrer do mês de novembro de cada ano, a relação nominal dos seus Pilotos associados, contendo os seguintes elementos individuais:

- Nome;
- Número de trabalhador;
- Categoria profissional;
- Datas de admissão e da última evolução salarial;
- Retribuição mensal.

2 - Para além do mapa referido no n.º 1 supra, a Empresa enviará ao SPAC uma lista de antiguidades dos Pilotos, ordenados por escalonamento na categoria.

3 - A Empresa obriga-se a manter atualizados os mapas a que se alude nos números anteriores, remetendo-os ao SPAC, quando lhe seja solicitado fundamentadamente pelo SPAC.

4 - O número de Pilotos ao serviço da Empresa será o adequado para a atividade da mesma, cumprindo as respetivas obrigações.

5 - A Empresa remeterá ao SPAC cópia do anexo do relatório único referente ao quadro de pessoal dos Pilotos.

Cláusula 19.^a

Antiguidades

As antiguidades dos Pilotos, a sua caracterização e os critérios de contagem respetivos são as constantes do Regulamento de Admissões, Antiguidades, Acessos e Categorias (RAAAC).

Cláusula 20.^a

Hierarquia em serviço de voo

A hierarquia de uma tripulação é independente da hierarquia dentro da Empresa e obedece ao escalonamento seguinte:

- a) Comandante;
- b) Co-Piloto.

CAPÍTULO IV

Interrupção do trabalho

Secção I

Férias

Cláusula 21.^a

Direito a férias

1 - O direito a férias adquire-se com a celebração do contrato de trabalho, reporta-se em regra ao trabalho prestado no ano civil anterior, e vence-se no dia 1 de janeiro de cada ano, salvo o disposto nos números seguintes.

2 - No ano da contratação, o Piloto tem direito, após seis meses completos de execução do contrato, a gozar 3 dias consecutivos de férias por cada mês de duração do contrato, até ao máximo de 28 dias consecutivos.

3 - No caso de sobrevir o termo do ano civil antes de decorrido o prazo referido no número anterior ou antes de gozado o direito a férias, pode o Piloto usufruí-lo até 30 de junho do ano civil subsequente.

4 - Da aplicação do disposto nos n.ºs 2 e 3 supra não pode resultar para o Piloto o direito ao gozo de um período de férias, no mesmo ano civil, superior a 42 dias consecutivos.

5 - O Piloto admitido com contrato cuja duração total não atinja 6 meses tem direito a gozar três dias consecutivos de férias por cada mês completo de duração do contrato.

6 - Salvo acordo das partes, o gozo das férias nos contratos referidos no número anterior tem lugar no momento imediatamente anterior ao da cessação.

7 - Cessando o contrato de trabalho, o Piloto tem direito a receber a retribuição correspondente a um período de férias, proporcional ao tempo de serviço prestado até à data da cessação, bem como ao respetivo subsídio.

8 - Se o contrato cessar antes de gozado o período de férias vencido no início do ano da cessação, o Piloto tem ainda direito a receber a retribuição e o subsídio correspondentes a esse período, o qual é sempre considerado para efeitos de antiguidade.

9 - O direito a férias é irrenunciável e, fora dos casos previstos na Lei, o seu gozo efetivo não pode ser substituído, ainda que com o acordo do Piloto, por qualquer compensação económica ou outra.

Cláusula 22.^a

Duração e marcação do período de férias

1 - Os Pilotos têm direito, em cada ano civil, a um total de trinta e oito dias de calendário de férias, que podem ser gozados até quatro períodos distintos.

2 - A marcação das férias deve ser feita por comum acordo, tendo de ser gozadas entre 1 de janeiro e 7 de janeiro do ano seguinte a que se vencem.

3 - Na falta de acordo, caberá à SATA Air Açores elaborar o respetivo mapa de férias, nos termos legais. Neste caso, o período de férias terá que ser marcado entre 1 de maio e 31 de outubro.

4 - Por cada 5 anos de antiguidade de função adicional na empresa, os Pilotos têm direito a um dia extra de férias, com o limite de quatro dias.

Cláusula 23.^a

Processamento e marcação de férias

1 - A fim de se conseguir uma rotação justa na marcação de férias por todos os Pilotos, a pontuação é calculada pela acumulação dos valores que resultarem da aplicação das alíneas a) e b), deste ponto.

a) Valorização mensal, em dias de calendário, como se segue na tabela:

Meses	1.^a Quinzena	2.^a Quinzena
Janeiro	5 por dia	3 por dia
Fevereiro	2 por dia	4 por dia
Março	7 por dia	9 por dia
Abril	11 por dia	12 por dia
Maio	13 por dia	14 por dia
Junho	17 por dia	18 por dia
Julho	20 por dia	22 por dia
Agosto	24 por dia	23 por dia
Setembro	21 por dia	19 por dia
Outubro	16 por dia	10 por dia
Novembro	8 por dia	6 por dia
Dezembro	1 por dia	15 por dia

b) Valorização do escalonamento da marcação de férias do ano anterior, tem como referência 1000 pontos de penalização para o primeiro Piloto que marca as férias, para os restantes Pilotos são subtraídos 25 pontos ao valor do piloto que o antecede, e assim sucessivamente;

c) A Empresa fará um escalonamento, inicial, com aplicação da valorização prevista na alínea a) deste ponto e desta cláusula. Após esse escalonamento inicial será aplicada a valorização da alínea b) deste ponto e desta cláusula, originado o

escalonamento final, que será a referência para a marcação de férias do ano seguinte.

2 - Um mínimo de 15 dias consecutivos de férias será gozado entre 1 de junho e 30 de setembro salvo se, por acordo expresso do Piloto em contrário, prescindir de o gozar, total ou parcialmente. Os restantes dias de férias serão gozados no período a estabelecer de comum acordo entre a Empresa e o Piloto ou, na falta dele, pela Empresa.

3 - Ao período referido no número anterior será adicionado duas ou três folgas semanais, se o Piloto o pretender.

4 - Para efeitos de marcação de férias nos anos seguintes, os Pilotos são ordenados por ordem crescente de pontuação obtida de acordo com o gozo de férias nos anos anteriores.

5 - Em igualdade de pontuação, a posição relativa dos Pilotos é definida por ordem de escalonamento na categoria.

6 - Os Pilotos que ingressarem na SATA Air Açores adquirirão no ano seguinte ao da admissão uma pontuação inicial igual à do Piloto que tiver pontuação mais alta.

7 - Sem prejuízo do n.º 8 desta cláusula, aos tripulantes pertencentes ao mesmo agregado familiar, tal como definido na cláusula 3.ª (Agregado familiar) do RUPT, será facultado o gozo simultâneo de férias, nos termos do mesmo número.

8 - Aos tripulantes constituindo agregado familiar será atribuída a posição relativa correspondente ao cônjuge com maior pontuação.

9 - Os Pilotos que passarem de um equipamento para outro ou que sejam promovidos a Comando, manterão a pontuação adquirida e serão colocados na nova escala de pessoal de acordo com essa pontuação.

10 - Em caso de alteração do período de férias originalmente marcado, a pontuação utilizada para o ano seguinte será sempre a mais alta que resultar da aplicação ou àquele período, ou ao período de férias efetivamente gozado. Excetuam-se as situações que decorrerem de alterações por motivos de serviço, cuja pontuação deverá ser considerada a menos penalizante para o Piloto.

11 - Uma vez afixado o plano de férias, os Pilotos deverão, no prazo de um mês, apresentar as alterações que pretendam.

12 - Ao passar de uma categoria para outra, cada Piloto mantém a sua pontuação anterior.

Cláusula 24.^a

Férias frias

1 - Antes de se iniciar a marcação de férias, caso seja necessário estabelecer dotação, a Empresa definirá e publicará uma lista com o número de Pilotos necessários, em férias frias.

2 - Os Pilotos que não gozem férias em nenhum dos períodos constantes na tabela prevista no ponto 8 terão direito a um subsídio de “férias frias”, conforme estipulado na cláusula 10.^a (Retribuição, Subsídio de Férias e Subsídio de Férias Frias) do RRRGS, e serão, para efeitos de marcação de férias frias, serem-lhes atribuídos 10 pontos, que serão acumulados todos os anos.

3 - No primeiro ano os Pilotos serão separados pela sua categoria e ordenados pela sua antiguidade de serviço.

4 - Nos anos seguintes os Pilotos serão ordenados, nas suas categorias, de forma crescente pela pontuação de férias frias, acumulada ao longo dos anos.

5 - Em caso de igualdade pontual tem preferência na marcação de férias frias o Piloto de maior antiguidade de serviço.

6 - Os dias de férias frias serão também pontuados pela cláusula 23.^a (Processamento e marcação de férias), para que o Piloto possa ser ordenado para gozo de férias normais no ano seguinte.

7 - As férias frias serão as primeiras a ser marcadas, seguidas pela marcação das férias normais.

8 - Serão retirados do ordenamento para marcação de férias normais os Pilotos que marcaram férias frias.

Tabela

16 de junho a 30 de setembro
16 de dezembro a 7 de janeiro inclusive
Semana anterior e semana posterior ao Domingo de Páscoa
Semana anterior e semana posterior ao Domingo das semanas das Festas do Santo Cristo

Cláusula 25.^a

Alteração ou interrupção de férias

1 - Se depois de marcado o período de férias, exigências imperiosas do funcionamento da Empresa determinarem o adiamento ou a interrupção das férias já iniciadas, o Piloto tem direito a ser indemnizado pela SATA Air Açores dos prejuízos que comprovadamente haja sofrido.

2 - Quando, nos termos do número anterior, o período de férias for alterado ou interrompido, a Empresa obriga-se a conceder ao Piloto o período de férias por gozar no próprio ano ou, havendo acordo do mesmo, até ao dia 30 de abril do ano seguinte.

3 - A interrupção das férias não poderá prejudicar o gozo seguido de 15 dias consecutivos.

4 - Haverá lugar a alteração do período de férias sempre que o Piloto na data prevista para o seu início esteja temporariamente impedido por facto que lhe não seja imputável, cabendo à SATA Air Açores, na falta de acordo, a nova marcação do período de férias, nos termos legais.

5 - Terminado o impedimento antes de decorrido o período anteriormente marcado, o Piloto gozará os dias de férias ainda compreendidos neste, aplicando-se quanto à marcação dos dias restantes o disposto no número anterior.

6 - O Piloto poderá solicitar à Empresa a alteração do período de férias marcado ou a interrupção do período de férias iniciado, invocando para tal um interesse fundamentado.

7 - Nos casos em que a cessação do contrato de trabalho está sujeita a aviso prévio, a SATA Air Açores poderá determinar que o período de férias seja antecipado para o momento imediatamente anterior à data prevista para a cessação do contrato.

Cláusula 26.^a

Efeitos da suspensão do contrato de trabalho por impedimento prolongado

1 - No ano da suspensão do contrato de trabalho por impedimento prolongado, respeitante ao Piloto, se se verificar a impossibilidade total ou parcial do gozo do direito a férias já vencido, o Piloto terá direito à retribuição correspondente ao período de férias não gozado e respetivo subsídio.

2 - No ano da cessação do impedimento prolongado, o Piloto tem direito às férias nos termos previstos no n.º 2 da cláusula 21.^a (Direito a férias).

3 - No caso de sobrevir o termo do ano civil antes de decorrido o prazo referido no número anterior ou antes de gozado o direito a férias, pode o Piloto usufruí-lo até 30 de abril do ano civil subsequente.

4 - Cessando o contrato após o impedimento prolongado ao Piloto, este tem direito à retribuição e ao subsídio de férias correspondentes ao tempo de serviço prestado no ano do início da suspensão.

Cláusula 27.^a

Doença no período de férias

1 - Sempre que um período de doença coincida, no todo ou em parte, com o período de férias, considerar-se-ão estas como não gozadas na parte correspondente.

2 - Terminado o impedimento antes de decorrido o período de férias anteriormente marcado, o Piloto gozará os dias de férias ainda compreendidos neste período, cabendo à Empresa, na falta de acordo, a marcação dos dias de férias não gozados, respeitando, na medida em que seja possível, as regras relativas ao período do ano do gozo das férias sem sujeição ao disposto no n.º 4 da cláusula 23.^a (Processamento e marcação de férias).

3 - A prova da situação de doença é feita por estabelecimento hospitalar, por declaração do centro de saúde ou por atestado médico.

4 - A doença referida no número anterior pode ser fiscalizada por médico designado pela segurança social, mediante requerimento da Empresa.

5 - No caso de a segurança social não indicar o médico a que se refere o número anterior no prazo de vinte e quatro horas, a SATA Air Açores designa o médico para efetuar a fiscalização, nos termos da legislação específica.

6 - Quando se verificar a situação prevista nesta cláusula, deverá o Piloto comunicar imediatamente à Empresa o dia do início da doença, bem como o do seu termo.

7 - No ano da cessação do impedimento prolongado o Piloto tem direito, após a prestação de três meses de efetivo serviço, a um período de férias e respetivo subsídio equivalentes aos que se teriam vencido em 1 de janeiro desse ano se tivesse estado ininterruptamente ao serviço.

Cláusula 28.^a

Violação do direito a férias

No caso de a SATA Air Açores obstar ao gozo das férias nos termos previstos neste Acordo de Empresa, o Piloto receberá, a título de indemnização, o triplo da remuneração correspondente ao período em falta, que deverá obrigatoriamente ser gozado no 1.º trimestre do ano civil subsequente.

Secção II

Feridos

Cláusula 28.^a

Enumeração de feriados

1 - São feriados obrigatórios os seguintes dias:

- a) 1 de janeiro;
- b) Sexta-Feira Santa;
- c) Domingo de Páscoa;
- d) 25 de abril;
- e) 1 de maio;
- f) Corpo de Deus;
- g) 10 de junho;
- h) 15 de agosto;
- i) 5 de outubro;
- j) 1 de novembro;
- k) 1 de dezembro;
- l) 8 de dezembro;
- m) 25 de dezembro.

2 - São ainda considerados feriados, os seguintes dias:

- a) A Terça-feira de Carnaval;
- b) O feriado regional e municipal da localidade da base do Piloto.

Secção III - Faltas

Cláusula 30.^a

Noção de falta

Falta é a não comparência a um Serviço de Voo, a um serviço de assistência, a uma sessão de simulador ou de instrução ou a qualquer serviço ou convocação legítima da Empresa relacionada com a atividade profissional dos Pilotos.

Cláusula 31.^a

Tipos de faltas

1 - As faltas podem ser justificadas ou injustificadas.

2 - São consideradas faltas justificadas, de acordo com o disposto na Lei:

- a) As dadas durante 15 dias seguidos, por altura do casamento;
- b) As motivadas por falecimento de:
 - Cônjuge não separado de pessoas e bens, pais ou padrastos/madrastas, filhos ou enteados, sogros ou genros/noras e, bem assim, de pessoa que viva em união de facto ou economia comum com o Piloto - até cinco dias consecutivos;

- Avós, bisavós, netos e bisnetos do Piloto ou do seu cônjuge - até dois dias consecutivos;
- Irmãos e cunhados do Piloto - até dois dias consecutivos.
- c) As motivadas pela prática de atos necessários e inadiáveis, no exercício de funções em associações sindicais ou instituições de previdência e na qualidade de delegado sindical ou de membro da comissão de trabalhadores;
- d) As motivadas pela prática de atos necessários e inadiáveis, no exercício de funções em associações sindicais ou instituições de previdência e na qualidade de delegado sindical ou de membro da comissão de trabalhadores;
- e) As motivadas pela prestação de provas de exame em estabelecimento de ensino, nos termos da legislação aplicável;
- f) As motivadas por impossibilidade de prestar trabalho devido a facto que não seja imputável ao Piloto, nomeadamente doença, acidente e cumprimento de obrigações legais;
- g) As motivadas pela necessidade de prestação de assistência inadiável e imprescindível a membros do seu agregado familiar, nos termos previstos na Lei;
- h) As autorizadas ou aprovadas pela SATA Air Açores;
- i) As ausências justificadas pela deslocação a estabelecimento de ensino de responsável pela educação de menor, por motivo da situação educativa deste, pelo tempo estritamente necessário, até quatro horas por trimestre, por cada um;
- j) As dadas por candidatos a eleições para cargos públicos, durante o período legal da respetiva campanha eleitoral;
- k) As que por Lei forem como tal qualificadas.

3 - São consideradas injustificadas todas as faltas não previstas nos números anteriores.

Cláusula 32.^a

Comunicação e prova das faltas justificadas

1 - Salvo caso de força maior, todas as faltas, deverão ser participadas logo que possível e até no próprio dia, com exceção das dadas por altura do casamento, que deverão ser participadas com a antecedência mínima de 10 dias.

2 - Quando o Piloto se vir impossibilitado de comparecer ao serviço, deverá avisar o departamento de que depende, no mais curto lapso de tempo.

3 - A Empresa pode, nos 15 dias seguintes à comunicação referida no n.º 1 supra, exigir ao Piloto prova dos factos invocados para a justificação.

4 - A não comunicação nos termos dos n.ºs 1 e 2 supra, ou a não apresentação de prova quando exigida, torna as faltas injustificadas.

Cláusula 33.^a

Efeitos das faltas justificadas

1 - De acordo com o disposto na Lei geral, as faltas justificadas não determinam a perda ou prejuízo de quaisquer direitos ou regalias do Piloto, salvo o disposto no número seguinte.

2 - Determinam perda de retribuição as seguintes faltas, ainda que justificadas:

- a) Dadas nos casos previstos na alínea c) do n.º 2 da cláusula 31.^a (Tipos de Faltas), para além dos créditos estabelecidos na Lei Geral;
- b) Dadas por motivo de doença, sem prejuízo do disposto na cláusula 50.^a (Proteção em caso de doença, acidente e noutras situações);
- c) Dadas por motivo de acidente de trabalho, desde que o Piloto tenha direito a qualquer subsídio ou seguro;
- d) As autorizadas ou aprovadas pela Empresa, exceto se da autorização constar menção expressa do contrário.

3 - No caso previsto na alínea i) do n.º 2 da cláusula 31.^a (Tipos de Faltas), as faltas justificadas conferem, no máximo, direito à retribuição relativa a um terço do período de duração da campanha eleitoral, só podendo o Piloto faltar dias completos com aviso prévio de quarenta e oito horas.

4 - Nos casos previstos na alínea c), e) e f) do n.º 2 da cláusula 31.^a (Tipos de Faltas), se o impedimento do trabalhador se prolongar para além de um mês, aplica-se o regime de suspensão da prestação do trabalho por impedimento prolongado.

5 - No caso das faltas previstas na alínea e) do n.º 2 da cláusula 31.^a (Tipos de Faltas), os três primeiros dias de ausência justificada por assistência inadiável a membros do agregado familiar, apenas obriga a Empresa ao pagamento de 50% da remuneração de base diária do Piloto, salvo quando da existência a menores de 10 anos, enquanto suportado pela segurança social.

6 - Sem prejuízo do estabelecido no número anterior, as faltas dadas pelos Pilotos admitidos a partir de 1 janeiro de 2004, justificadas por assistência inadiável a membros do agregado familiar, apenas obrigam a Empresa ao pagamento de 80% da sua remuneração líquida mensal a partir do quarto dia de ausência.

Cláusula 34.^a

Efeitos das faltas injustificadas

1 - As faltas injustificadas constituem violação do dever de assiduidade e determinam perda da retribuição correspondente ao período de ausência, o qual será descontado na antiguidade do Piloto.

2 - Nos casos em que as faltas determinem perda de retribuição, as ausências podem ser substituídas, se o Piloto expressamente assim o preferir, por dias de férias, na proporção de 1 dia de férias por cada dia de falta, até ao limite de um quarto do período de férias a que o trabalhador tenha direito.

3 - O disposto no parágrafo anterior não implica redução do subsídio de férias correspondente ao período de férias vencido.

Secção IV

Proteção na maternidade e paternidade

Cláusula 35.^a

Proteção na gravidez

1 - Sem prejuízo do estabelecido na regulamentação médica aeronáutica, e havendo indicação médica que lhe imponha a suspensão de voo, a Piloto em estado de gravidez clinicamente comprovada, será retirada das escalas e manter-se-á na situação de baixa por risco clínico, enquanto durar aquela indicação médica.

2 - Caso a Piloto não seja colocada em situação de baixa clínica, e seja possível à Empresa ocupar a Piloto grávida em terra em funções compatíveis com a sua categoria profissional, estas ser-lhe-ão atribuídas por mútuo acordo reduzido a escrito, mantendo apenas o direito à Remuneração Base Mensal (RBM).

3 - Depois de esgotados os mecanismos previstos nos números anteriores a Piloto será retirada das escalas e manterá o direito à Remuneração Base Mensal (RBM) durante um período de dois meses e meio.

Cláusula 36.^a

Paternidade e maternidade

1 - Os pais e as mães têm direito à proteção da sociedade e do Estado na realização da sua insubstituível ação em relação aos filhos, nomeadamente quanto à sua educação, com garantia de realização profissional e de participação na vida cívica do país.

2 - A maternidade e a paternidade constituem valores sociais eminentes.

3 - As mulheres têm direito a especial proteção durante a gravidez e após o parto, tendo as mulheres trabalhadoras ainda direito a dispensa do trabalho por período adequado, sem perda da retribuição ou de quaisquer regalias.

4 - A lei regula a atribuição às mães e aos pais de direitos de dispensa de trabalho por período adequado, de acordo com os interesses da criança e as necessidades do agregado familiar.

Cláusula 37.^a

Proteção da maternidade e da paternidade

Os direitos dos trabalhadores pais, das trabalhadoras mães, das trabalhadoras grávidas, puérperas e lactantes obedecerão aos termos e condicionalismos estipulados pela Lei em vigor.

Cláusula 38.^a

Prestação de trabalho na proteção à maternidade

1 - A presente cláusula aplica-se aos Pilotos do sexo feminino que, tendo gozado a respetiva licença por maternidade, tenham a sua licença de voo temporariamente cancelada pela autoridade aeronáutica competente e que, por esse motivo, tenham que realizar o curso de qualificação ou refrescamento em virtude de terem estado sem realizar qualquer serviço de voo por um período de tempo superior ao que a Lei prevê.

2 - A Empresa atribuirá aos Pilotos do sexo feminino voos que não impliquem estadia durante o período mínimo de um ano a contar da data do voo de largada do curso referido no n.º 1 supra, nos termos previstos neste Acordo de Empresa.

3 - A Empresa compromete-se a analisar individualmente cada requerimento, tendo especial atenção e sensibilidade pela situação concreta dos Pilotos do sexo feminino, podendo conceder regimes diferenciados em relação a cada Piloto.

Cláusula 39.^a

Opções na prestação de trabalho na proteção à maternidade

1 - Os Pilotos do sexo feminino que se encontrem nas condições referidas na cláusula anterior e que pretendam beneficiar do referido regime, deverão manifestar a sua opção em conformidade, especificando o regime que pretendam ver aplicado.

2 - A opção deverá ser manifestada individualmente e por escrito, no prazo de 2 meses antes de terminar a licença de maternidade.

3 - A Empresa deverá responder no prazo máximo de 1 mês a contar da data de receção da carta com a opção do Piloto.

4 - Para análise e diferimento das pretensões individuais dos Pilotos, a Empresa terá em conta a situação de recursos disponíveis e o número de mulheres Pilotos envolvidos.

Secção V

Proteção em zonas epidémicas, risco de guerra, pirataria ou sabotagem

Cláusula 40.^a

Risco de zonas epidémicas

1 - Zonas epidémicas e zonas endémicas são as zonas como tal consideradas pelas entidades sanitárias respetivas ou pela Organização Mundial de Saúde (OMS).

2 - A Empresa não poderá obrigar nenhum Piloto a realizar serviços de voo com escalamento de tais zonas, salvo em situações de emergência, ou em situações especiais que o justifiquem, como tal definidas pela OMS.

3 - É considerada doença profissional a que for contraída pelo Piloto em resultado das epidemias nas zonas identificadas no n.º 1 supra e desde que, como tal, seja aceite pela entidade competente.

4 - Sem prejuízo das demais disposições legais aplicáveis, é da responsabilidade da Empresa assegurar e suportar os custos da vacinação dos Pilotos, com vista à realização de serviços de voo para zonas em que a mesma seja aconselhada por Médico especializado em Medicina Tropical (consulta do viajante).

Cláusula 41.^a

Risco de guerra

1 - Os Pilotos, antes do início de viagem, terão de ser informados de que o avião sobrevoará zonas geográficas ou aterrará em aeroportos de países em estado de guerra civil ou internacional, ou ainda com recolher obrigatório ou em que tenha sido decretado o estado de sítio, só seguindo viagem com o seu acordo reduzido a escrito.

2 - Se somente em viagem houver conhecimento das situações descritas no número anterior, pertencerá ao Comandante a decisão a tomar com respeito ao destino ou rota a seguir.

3 - Para efeitos desta cláusula e no caso de não haver reconhecimento dos limites concretos da zona de guerra, considera-se a área continental, insular e marítima do país em estado de guerra.

Cláusula 42.^a

Proteção em caso de pirataria, guerra ou sabotagem

1 - Qualquer Piloto que em serviço seja vítima de ato de guerra, pirataria ou de sabotagem terá direito à manutenção da sua retribuição durante o seu eventual sequestro ou detenção, devendo a Empresa empreender todas as diligências para a sua libertação e repatriamento e suportar as respectivas despesas.

2 - Logo que se dê o alerta da existência de qualquer engenho explosivo ou ação armada, nenhum Piloto poderá ser obrigado a prestar qualquer serviço dentro da área de segurança enquanto se mantiver a situação de emergência declarada pela entidade competente.

Secção VI

Perda de licença e de capacidade técnica. Proteção na doença. Incapacidade temporária e definitiva

Cláusula 43.^a

Retirada do Serviço de Voo

1 - O Piloto que se retire do Serviço de Voo por perda temporária ou definitiva da licença profissional, por motivos imputáveis à Empresa, terá direito à retribuição auferida pelos Pilotos da mesma categoria e funções em exclusivo Serviço de Voo.

2 - O Piloto, com o acordo da Empresa, poderá retirar-se, temporária ou definitivamente, do Serviço de Voo e passar a desempenhar funções em terra, auferindo a retribuição correspondente às novas funções.

3 - No caso de retirada temporária nos termos do número anterior, a oportunidade de regresso do Piloto ao Serviço de Voo terá lugar na primeira vaga aberta após a manifestação do desejo de regresso, sempre com respeito pelo seu escalonamento na lista de antiguidades.

4 - O Piloto retirar-se-á ainda do Serviço de Voo ao atingir os 65 anos de idade, devendo requerer, com a antecedência mínima de 60 dias a contar dessa data, a passagem à situação de reforma.

5 - Se nos termos do n.º 1 supra, o Piloto desencadear o processo de reforma por invalidez, a Empresa pagar-lhe-á um montante equivalente ao que o Piloto virá a receber, a título de pensão de reforma, enquanto o Piloto se mantiver na situação de expectativa daquele deferimento e não excedendo o período de 90 dias, procedendo-se depois a um acerto de contas.

6 - Nos casos previstos nos números quatro e cinco, a Empresa garantirá aos Pilotos admitidos até 31 de dezembro de 2003 o recebimento, a título de complemento de reforma, de um montante calculado de acordo com a cláusula 18.^a (Complemento de Reforma) do RRRGS.

Cláusula 44.^a

Perda de capacidade técnica

1 - O Piloto que perder a capacidade técnica para o exercício da sua função sem, no entanto perder a sua capacidade e requisitos para o exercício de qualquer outra função de voo, poderá optar por uma dessas funções mantendo:

- a) Vencimento de senioridade vencido;
- b) Vencimento de exercício vencido;
- c) Antiguidade de companhia;
- d) Antiguidade de serviço, caso se mantenha na mesma posição.

2 - O Piloto que perder a capacidade técnica para o exercício da sua função, sem no entanto perder a capacidade e requisitos para o exercício de qualquer outra função em terra, poderá optar, a seu pedido, por ser transferido para um serviço de terra compatível com as suas habilitações e qualificações profissionais, auferindo o vencimento correspondente ao mesmo.

3 - O Piloto nas situações referidas no número anterior, manterá a antiguidade de companhia que possuir à data da perda de capacidade e passará a auferir as diuturnidades previstas para a nova situação, calculadas em conformidade com aquela antiguidade.

4 - Se o Piloto preencher os requisitos legalmente exigidos, negociará com a SATA Air Açores a possibilidade e as condições da sua passagem à pré-reforma.

5 - Se o Piloto tiver idade inferior a 55 anos e não proceder às opções previstas nos números anteriores, bem como nos casos em que não possa ter lugar essa opção, dar-se-á a cessação do contrato de trabalho por inadaptação.

Cláusula 45.^a

Incapacidade temporária

O Piloto que se encontre em situação de incapacidade temporária, resultante de acidente de trabalho ou de doença profissional ao serviço da Empresa, manterá, até ao limite do período previsto na Lei para concessão de subsídio de doença pela Segurança Social, a retribuição a que tem direito na situação de doença.

Cláusula 46.^a

Incapacidade permanente

1 - O Piloto em situação de incapacidade permanente, como tal definida pela entidade aeronáutica competente, poderá optar por:

a) Ocupação em terra, desde que esta exista;

b) Desencadear processo de reforma por invalidez, dando disso conhecimento à Empresa, mediante documento comprovativo.

2 - Se, nos termos do número anterior, o Piloto optar pela colocação em terra, terá direito à retribuição correspondente à função exercida em terra, mantendo os vencimentos de senioridade, bem como a sua antiguidade.

3 - Na impossibilidade de ocupação em terra e não sendo solicitada a reforma por invalidez no prazo de 60 dias a empresa pode operar a caducidade do contrato.

4 - Se nos termos do n.º 1 supra, o Piloto desencadear o processo de reforma por invalidez, a Empresa pagar-lhe-á um montante equivalente ao que o Piloto virá a receber, a título de pensão de reforma, enquanto o Piloto se mantiver na situação de expectativa daquele deferimento e não excedendo o período de 90 dias, procedendo-se depois a um acerto de contas.

5 - O disposto neste artigo não prejudica os direitos do Piloto em relação aos seguros previstos e definidos na cláusula 52.^a (Seguros de Risco) em benefício dos pilotos.

CAPÍTULO V

Secção I

Segurança, higiene e proteção da saúde. Exames médicos

Cláusula 47.^a

Higiene, segurança e proteção da saúde no trabalho

1 - No que respeita à higiene, segurança e saúde no trabalho, a Empresa aplicará a legislação em vigor, nomeadamente assegurando diretamente ou por entidade terceira, desde que legalmente autorizada, um serviço de medicina do trabalho.

2 - A Empresa pode submeter os Pilotos a exames médicos, quando feitos no âmbito da medicina do trabalho.

3 - No caso previsto no número anterior e caso a Lei o permita não serão repetidos os exames médicos a que os Pilotos já tenham sido submetidos no âmbito da Junta Médica, desde que o Piloto dê o seu consentimento à SATA Air Açores, por escrito, para o acesso àqueles e desde que a entidade responsável pela segurança, higiene e saúde no local de trabalho os considere suficientes e atualizados.

4 - No âmbito das suas atividades na Empresa, os médicos do trabalho não intervirão na fiscalização das ausências dos Pilotos, independentemente do motivo que as determinou.

Cláusula 48.^a

Exames médicos

1 - Os Pilotos têm o dever de submeter-se aos exames médicos, efetuados sob a égide da autoridade aeronáutica competente, com vista à revalidação das suas licenças de voo.

2 - Para efeitos da revalidação das licenças de voo e no cumprimento dos deveres estabelecidos na cláusula 11.^a (Deveres da Empresa), a Empresa assegurará as necessárias marcações, no quadro dos serviços definidos pela autoridade aeronáutica competente.

3 - A Junta Médica será uma das definidas pela autoridade competente que não tenha nem venha a ter apoio da SATA Air Açores na sua constituição, nem seja participada por esta quer na gestão, quer nas despesas nem tenha qualquer dependência ou ligação a ela.

4 - Os exames médicos para concessão ou revalidação de certificados de voo serão da competência de entidade para o efeito legalmente designada, cabendo ao Piloto a escolha do centro médico, dentro dos indicados por esta, onde tais exames serão efetuados no quadro definido pela mesma.

5 - Sempre que o Piloto opte por realizar os exames médicos em centro médico diferente dos indicados pela autoridade aeronáutica referida no número anterior, suportará as despesas de deslocação bem como os encargos dos exames médicos no montante correspondente ao remanescente do preço dos mesmos praticados pelos centros médicos indicados por aquela entidade.

6 - Os exames previstos nesta cláusula dão satisfação às obrigações da Empresa estabelecidas sobre medicina no trabalho.

7 - No caso previsto no n.º 3 supra, o Piloto deverá informar a Empresa de qual a Junta Médica que pretende utilizar, até três meses antes da data de caducidade do seu certificado médico, mas sempre preferencialmente no período de inverno IATA; caso não exerça essa opção naquele prazo, a Empresa marcará a inspeção na Junta Médica que entender mais conveniente.

Cláusula 49.^a

Tempo de exames, avaliações e cursos

O tempo gasto pelo Piloto nos exames médicos a que se refere a cláusula anterior, bem como nas avaliações e nos cursos organizados pela Empresa, é considerado, para todos os efeitos, Tempo de trabalho.

Cláusula 50.^a

Proteção em caso de doença, acidente e noutras situações

1 - Nas situações de doença e quando haja lugar ao pagamento de subsídio de doença pela Segurança Social, a Empresa complementarará esse subsídio com o montante igual à diferença entre o mesmo e o Valor Líquido da Remuneração de Base e todas as outras prestações regulares e periódicas, feitas diretamente em dinheiro. A remuneração de base é composta por vencimento de base, vencimento de exercício e vencimento de senioridade.

2 - Quando devido, o complemento do subsídio de doença será pago, por estimativa, no mês em que se verificarem as situações de ausência, havendo lugar à necessária regularização após pagamento pela Segurança Social do subsídio de doença complementado.

3 - A SATA Air Açores tomará a seu cargo toda a assistência médico medicamentosa e hospitalar, em caso de doença ou acidente ocorridos quando o piloto se encontre ao serviço desta, fora da base, ficando a Empresa sub-rogada nos eventuais direitos daí decorrentes.

4 - Nos três primeiros dias de ausência justificada por doença, o Piloto receberá 50% do valor líquido da remuneração de base, com uma carência de nove dias por ano e até um máximo de cinco períodos de utilização no mesmo ano.

5 - A partir do quarto dia de ausência justificada por doença, os Pilotos admitidos a partir de 1 de janeiro de 2004 receberão 80% do valor líquido da remuneração de base durante o período previsto na Lei para a concessão do subsídio de doença pela Segurança Social, cobrindo a Empresa a diferença entre tal subsídio e os referidos 80%.

Cláusula 51.^a

Segurança social

A Empresa e os Pilotos, incluindo os que se encontrem na situação de pré-reforma, contribuirão para a Segurança Social, nos termos estabelecidos na Lei.

Cláusula 52.^a

Seguros de risco

1 - A SATA Air Açores garantirá aos Pilotos, afetos ao serviço de voo, ou aos beneficiários por eles indicados, um seguro destinado a cobrir os riscos de morte, invalidez ou perda de licença de voo, resultante de incapacidade permanente ou temporária, total ou parcial, reconhecida pela Autoridade Aeronáutica competente, consequência de doença ou acidente, inerente ou não à prestação de trabalho, bem como de riscos de guerra ou de zonas endémicas e epidémicas, de acordo com os valores correspondentes previstos na tabela constante do ponto 2 Infra.

2 - Caso a Apólice de seguro contratada contenha limites máximos de indemnização, a SATA Air Açores suportará o diferencial entre aquele limite e o valor resultante da aplicação do número anterior.

Tabela

Idade	Morte / Invalidez	Perda de licença
22-39	40	20
40-51	35	20
52	35	13,5
53	35	13
54	35	12,5
55	35	12
56	35	8
57	35	6
58	35	4
59-64	35	2
65	35	0

Nota: O capital seguro é igual ao produto da RBM pelo coeficiente constante da coluna de Morte ou Perda de Licença (P.L.).

Cláusula 53.^a

Seguro de doença

1 - A SATA Air Açores garantirá aos Pilotos um seguro de saúde com o regime de coberturas e capitais constantes da apólice contratada conforme protocolo referido na alínea *h*) e alínea *l*) da cláusula 2.^a (Início da vigência e produção de efeitos).

2 - A SATA Air Açores assegurará a aplicação do seguro de saúde aos familiares dos Pilotos que o solicitem por escrito, constituindo esta solicitação autorização expressa para dedução no respetivo vencimento do valor correspondente ao custo dos familiares.

3 - A SATA Air Açores assegurará o alargamento das coberturas da apólice a outras opções quando o beneficiário o solicitar por escrito, cujo custo é da responsabilidade dos Pilotos e o pagamento efetuado nos termos do número anterior.

4 - Caso o custo do regime de coberturas previsto no n.º 1 ultrapasse € 300 por Piloto/ano, a SATA Air Açores e o SPAC obrigam-se a rever o referido regime de forma a contê-lo neste limite.

Cláusula 54.^a

Seguro de reforma

1 - A SATA Air Açores e o SPAC instituem um Fundo de Pensões Fechado ou uma Apólice de Seguro de Capitalização, nominais, destinado aos Pilotos ao seu serviço que garantirá após a verificação da situação de reforma por velhice ou invalidez que lhe deu origem, e de acordo com a opção do beneficiário, exercida nos termos da Lei e do contrato constitutivo, o recebimento pelo Piloto do valor capitalizado na sua conta individual ou a compra de uma pensão vitalícia à data em que o Piloto requerer a passagem à reforma.

2 - O regime instituído é de contribuição definida no montante de 7,5% da remuneração de base mensal (RBM) previsto no n.º 1 da cláusula 2.^a (Conceito de Retribuição) do RRRGS, e incide 14 vezes por ano.

3 - A SATA Air Açores suporta 80% da contribuição definida prevista nesta cláusula e deduz os 20% remanescentes na remuneração do piloto, entregando a totalidade da contribuição definida, mensalmente, à Entidade Gestora do Fundo ou da Apólice, a designar pelo SPAC.

Cláusula 55.^a

Prémio de jubilação

1 - Os Pilotos admitidos ao serviço da empresa até 31 de dezembro de 2008, e que se mantiverem ao seu serviço até ao momento de acesso à reforma, beneficiam de um seguro de capitalização adicional, com uma contribuição, paga 14 vezes por ano, de 2,5% da remuneração de base mensal (RBM) prevista no n.º 1 da cláusula 2.^a (Conceito de Retribuição) do RRRGS.

2 - Em caso de cessação do contrato de trabalho antes do acesso à reforma, o Piloto apenas tem direito a 50% do valor capitalizado revertendo o valor remanescente integralmente a favor da Empresa.

3 - O disposto na presente cláusula, caduca com a cessação das relações de trabalho do universo referido no n.º 1.

CAPÍTULO VI

Relação entre as partes outorgantes

Secção I

Comissão paritária

Cláusula 56.^a

Comissão paritária

1 - Para interpretar e integrar as disposições deste Acordo de Empresa e respetivos regulamentos é instituída uma comissão paritária.

2 - A comissão será constituída por 4 elementos, que deverão ser independentes e atuar como tal, sendo 2 (dois) nomeados pela Empresa e 2 (dois) pelo SPAC, a designar dentro de 15 dias a contar da data de assinatura deste Acordo de Empresa. A comissão determinará as suas regras de funcionamento, no respeito da Lei e das normas gerais estabelecidas neste Acordo de Empresa. Uma vez iniciados os trabalhos da comissão, a mesma deverá deliberar sobre qualquer assunto no prazo máximo de 15 dias.

3 - A comissão será convocada pela SATA Air Açores ou pelo SPAC, por via formal, informando a outra parte da existência de um diferendo e as dúvidas na interpretação das disposições deste Acordo de Empresa ou de qualquer regulamento.

4 - A convocatória para o início dos trabalhos será feita pela SATA Air Açores, no prazo máximo de 10 dias após o recebimento pela parte destinatária da comunicação referida no n.º 3 supra.

5 - Se a comissão chegar a uma resolução, a mesma será reduzida a escrito, em documento assinado pelos representantes de ambas as partes, cuja cópia será enviada às partes por correio registado com aviso de receção; caso não seja alcançado acordo, a inexistência do mesmo será registada, em ata assinada pelos representantes de ambas as partes, cuja cópia será enviada às partes, por correio registado com aviso de receção.

6 - As deliberações da comissão paritária, se tomadas validamente, vinculam as partes nos mesmos termos deste Acordo de Empresa.

7 - A deliberação tomada por unanimidade considera-se para todos os efeitos como integrando este Acordo de Empresa, devendo ser devidamente depositada e publicada no *Jornal Oficial* da Região Autónoma dos Açores.

8 - A todo o tempo qualquer das partes pode substituir qualquer dos seus representantes, devendo comunicar essa substituição, por escrito, à outra parte.

Secção II

Disposições finais

Cláusula 57.^a

Seguro de valores a cargo

A Empresa assumirá o risco de roubo, furto, perda ou destruição dos fundos de maneiio postos à guarda dos Pilotos para efeitos de eventual pagamento de despesas decorrentes dos

serviços de voo, que não seja resultante de culpa ou negligência dos mesmos, podendo transferir esse risco para uma companhia de seguros.

Cláusula 58.^a

Facilidades de passagens

1 - Para além do que resulta do protocolo de facilidades de passagem em vigor no grupo SATA, serão atribuídos aos Pilotos os seguintes benefícios:

- Os Pilotos têm direito a um ID00R2 extra por ano civil;
- Os Pilotos têm direito a um ID00R1 extra por ano civil;
- Os ID00R1 conferem o direito a reserva durante qualquer época do ano, exceto julho e agosto.

2 - Todos os bilhetes ID no grupo SATA serão comprados através da plataforma digital específica a ser desenvolvida para esse fim.

Cláusula 59.^a

Facilidades de passagens para pilotos de outras companhias

1 - Sem prejuízo da competência exclusiva da DOV para nomear tripulantes como *extra-crew*, o Piloto Comandante, em serviço nas aeronaves da SATA Air Açores, poderá autorizar a viagem como “*extra-crew*” de Pilotos de outras companhias IATA que tenham idêntico procedimento de reciprocidade previsto no seu Acordo de Empresa, devidamente identificados, registando tal autorização em relatório.

2 - Esta facilidade de transporte só será concedida dentro da disponibilidade da aeronave, e não se aplica aos Pilotos da própria Empresa nem aos da SATA Internacional.

Regulamento de admissões, antiguidades, acessos e categorias (RAAAC)

Cláusula 1.^a

Categorias e funções

As categorias e funções dos Pilotos são as constantes, respetivamente, das Partes I e II ao presente Regulamento.

Cláusula 2.^a

Definições

1 - O acesso dos Pilotos processa-se através de promoção a comando e da progressão técnica ou transição, nos termos das alíneas seguintes:

- a) Promoção - passagem de uma categoria à imediatamente superior dentro da profissão de Piloto, ou seja, de Oficial Piloto a Comandante;
- b) Progressão técnica - passagem de um equipamento de voo a outro de classificação superior;
- c) Transição - passagem de um equipamento de voo para outro de classificação igual ou, com o acordo do Piloto, para outro de classe inferior.

2 - DTIT - Direção de Treino e Instrução de Tripulações.

3 - Avaliação para promoção - verificação, por comissão de avaliação, dos requisitos necessários à definição da aptidão para o desempenho das funções inerentes à categoria de Comandante, para efeitos de promoção.

4 - Avaliação contínua - informação escrita, enviada pelo Chefe de Frota aos Oficiais Pilotos, no início de cada ano, respeitante ao desempenho global das funções ao longo do ano anterior, com base nas informações prestadas, respetivamente, pelos Comandantes e pelos Verificadores.

5 - Restrição - perda temporária ou definitiva de qualidades físicas ou psíquicas, comprovada por exame médico a cargo de qualquer organismo oficial competente, à escolha do Piloto.

6 - Limitação - perda temporária ou definitiva de qualidades técnicas, resultantes da falta de treino ou conhecimento técnico, comprovada por duas verificações consecutivas, efetuadas por verificadores diferentes.

7 - Reconversão técnica - passagem de um equipamento de voo de um determinado Grupo para um de Grupo inferior (movimento descendente), quando derivada das necessidades operacionais da Empresa.

8 - Largada conjunta - data da primeira largada individual em linha de um Piloto proveniente de um curso de qualificação e que é extensível aos Pilotos do mesmo curso.

9 - Período Mínimo Obrigatório (PMO) - período de tempo que antecede um acesso, contado a partir da data de início do curso de qualificação, durante o qual o Piloto terá de permanecer nesse equipamento.

10 - Equipamento - conjunto de aviões da mesma frota.

11 - Curso de qualificação - curso técnico, constituído por uma parte teórica e por uma parte prática, que se destina à obtenção por parte do Piloto da licença necessária para poder operar determinado tipo de equipamento.

Cláusula 3.^a

Antiguidade dos pilotos

1 - A antiguidade dos Pilotos é considerada sob os seguintes aspetos:

- a) Antiguidade de companhia;
- b) Antiguidade de serviço.

2 - A antiguidade de companhia é considerada a partir da data de celebração do contrato de trabalho, sem prejuízo, porém, da antiguidade já adquirida pelos Pilotos oriundos do quadro do pessoal de terra.

3 - A antiguidade de serviço é contada a partir da data de largada conjunta proveniente do primeiro curso de qualificação para a profissão ao serviço da Empresa nos casos de admissão subsequente imediata. Porém, nos casos de a admissão se processar decorridos mais de seis meses sobre a data do fim do curso de qualificação, a antiguidade de serviço é contada a partir da celebração do contrato de trabalho.

4 - Considera-se que farão parte do mesmo curso de admissão os elementos integrados em turmas cujo início de instrução tenha lugar dentro do prazo de 60 dias contados a partir do início da instrução dada à primeira turma.

5 - Aos Pilotos cujo processo de admissão não envolva cursos de qualificação tipo no equipamento, será fixada uma data específica de largada conjunta, para efeitos de contagem de antiguidade de serviço. Esta data será a data de largada do primeiro elemento em linha. Considera-se que farão parte do mesmo curso de admissão os elementos integrados em turmas cujo início dos voos de largada em linha tenham lugar dentro do prazo de 60 dias contados a partir do primeiro voo de largada em linha do primeiro elemento.

6 - Desde que não tenha havido curso de ingresso na Empresa ou ainda, curso de acesso à categoria, as antiguidades de serviço e/ou categoria contam-se desde a data de largada em linha sem restrições.

Cláusula 4.^a

Escalonamento na categoria

1 - A posição relativa entre os elementos de uma mesma categoria é feita com base na antiguidade de serviço.

2 - Em caso de igualdade de antiguidade de serviço, a posição relativa será definida pela classificação obtida no curso de acesso à categoria, ou concurso de admissão, se aquele não tiver lugar. A classificação de acesso à categoria é determinada com base nos seguintes elementos avaliativos:

- a) *Type Rating* (teoria e simulador);
- b) Voo Base;
- c) Voos de largada acompanhados pelos instrutores TRE/TRI;
- d) Voos em linha (após largada/início de contrato de trabalho) cuja avaliação será fornecida pelos Instrutores da frota a que diz respeito.

Após $\frac{3}{4}$ do primeiro contrato de trabalho ou 6 meses, o que acontecer primeiro, os elementos avaliativos serão compilados pela DTIT, esta terá um prazo de 30 dias para elaborar o escalonamento definitivo na categoria, do respetivo curso de admissão, sendo dado conhecimento ao SPAC do mesmo.

Em caso de igualdade de classificação no curso de acesso à categoria, o mais antigo será o de maior antiguidade de Companhia; se a igualdade se mantiver ainda, o mais antigo será o de maior idade.

3 - Sempre que um elemento de um mesmo curso se tenha atrasado no acesso à categoria de Comandante, por qualquer motivo, manterá o lugar relativamente aos Pilotos com a mesma antiguidade de serviço que já tenham o referido acesso.

4 - No caso de um Piloto se ter atrasado na promoção à categoria de Comandante por razões que lhe sejam imputáveis, a sua antiguidade para efeitos de progressão técnica é aferida pela dos elementos com que teve acesso à categoria, ordenados entre si de acordo com as normas gerais de escalonamento.

Cláusula 5.^a

Admissões

1 - Condições Gerais:

- a) Sem prejuízo do disposto na cláusula 6.^a (Preenchimento de vagas do quadro de Comandantes), a admissão dos Pilotos faz-se para a categoria de Oficial Piloto, de entre os candidatos apurados nos exames de seleção definidos pela Empresa e que cumpram os requisitos mínimos exigidos pela entidade aeronáutica competente;
- b) Os Oficiais Pilotos, aquando da sua admissão na Empresa, são qualificados no equipamento de voo do Grupo I, apenas podendo sê-lo no equipamento de voo do Grupo II no caso de não haver voluntários da companhia para o mesmo;
- c) As condições de cada processo de admissão serão sempre fixadas e divulgadas antes do seu início, devendo ser entregue uma cópia das mesmas a todos os candidatos, na altura da inscrição;

- d) Durante o concurso de admissão, o SPAC, a seu pedido, terá acesso aos processos de avaliação, na sua parte não confidencial;
- e) Os Pilotos a admitir pela Empresa terão de ser fluentes na língua portuguesa e língua inglesa, oral e escrita;
- f) Empresa poderá admitir Comandantes com contrato a termo se não dispuser de Oficiais Pilotos possuidores dos requisitos exigidos para a promoção ou não houver voluntários para as vagas abertas noutra base;
- g) Não serão admitidos ao serviço da Empresa Pilotos estrangeiros, salvo norma, imperativa em contrário, nem do exterior para a função de Comando, salvo o disposto na alínea f);
- h) Quando a Empresa pretender admitir Pilotos deve informar simultaneamente o SPAC, com o objetivo de este divulgar, entre os associados, o conhecimento deste recrutamento.

2 - Condições preferenciais:

No recrutamento dos candidatos a Pilotos, a Empresa observará a seguinte ordem de preferências:

- a) Pilotos possuidores de licença de Piloto comercial ou superior, reconhecida pela autoridade aeronáutica competente, que sejam trabalhadores da Empresa;
- b) Candidatos do exterior, possuidores da mesma licença;
- c) As preferências estabelecidas na alínea anterior constarão obrigatoriamente do regulamento dos concursos;
- d) Os candidatos que já sejam trabalhadores da Empresa manterão a respetiva retribuição fixa durante o período de formação, exceto se a retribuição atribuída aos candidatos do exterior for superior, caso em que será esta a devida;
- e) Os candidatos referidos na alínea anterior manterão ainda:
 - A antiguidade de companhia;
 - A categoria, funções e estatuto anteriores, enquanto não forem admitidos na profissão.

Cláusula 6.^a

Preenchimento de vagas do quadro de comandantes

1 - Sempre que houver vagas, será aberto concurso interno, o qual deverá ser dado conhecimento a todos os Pilotos.

2 - Até à data do encerramento do concurso interno, que não poderá ser inferior a 30 dias, os Pilotos manifestarão, por escrito, a sua opção.

3 - Sem prejuízo do disposto nas cláusulas 9.^a (Candidatos à avaliação para curso de Comando) e 15.^a (Progressão Técnica), só poderão exercer o seu direito de opção os Pilotos que possuírem o mínimo de dois anos no equipamento onde se encontram, exceto na opção relativa a vagas para promoção a Comando, para a qual não é exigido nenhum período mínimo.

4 - O período mínimo estabelecido no número anterior pode ser dispensado pela Empresa, devendo dela dar conhecimento na abertura do concurso interno.

5 - Respeitado o disposto no n.º 4, as nomeações para as vagas em aberto serão feitas pelo escalonamento de antiguidade de serviço, sem prejuízo do disposto nas cláusulas 13.^a (Nomeações para cursos de Comando) e 14.^a (Inaptidão para Comando).

6 - Se não resultar o preenchimento de todas as vagas, serão nomeados para as vagas remanescentes e por ordem inversa do escalonamento na categoria, os Pilotos que reúnam os requisitos mínimos, desde que não obrigue, aos Pilotos da Empresa antes da entrada em vigor do presente regulamento, mudança de base.

7 - Se da aplicação dos números anteriores ainda não resultar o preenchimento de todas as vagas, a SATA Air Açores pode admitir Pilotos do exterior.

Cláusula 7.^a

Compensação de encargos com a formação profissional

1 - Como compensação pelos encargos suportados pela Empresa com a sua formação profissional, os Pilotos por ela contratados obrigar-se-ão a prestar à mesma, uma vez admitidos, quando esta tiver nisso interesse efetivo, a sua atividade profissional por um período de três anos, a contar da data da sua largada.

2 - Os Pilotos podem, porém, desobrigar-se do disposto no número anterior, mediante a restituição das importâncias despendidas pela Empresa com a sua preparação.

3 - Se a desobrigação se verificar após a prestação de um ano de serviço, a importância a restituir será reduzida proporcionalmente ao tempo de serviço prestado, em termos a definir no contrato de formação e/ou de trabalho.

Cláusula 8.^a

Impedimento ao acesso

1 - Considera-se impedimento:

- a) Para acesso: a falta de aproveitamento em cursos para acesso há menos de 24 meses a contar da data do início do curso;
- b) Para promoção no mesmo equipamento: a previsível passagem à situação de reforma por limite de idade durante o período dos 24 meses seguintes;
- c) Para progressão técnica e transição: a previsível passagem à situação de reforma por limite de idade durante o período dos 36 meses seguintes;
- d) Razões médicas fundamentadas.

2 - Os padrões requeridos para a verificação das razões referidas na alínea d) do n.º 1 são os recomendados pela ICAO.

3 - A nomeação para a promoção será facultada aos Pilotos com idade até aos 62 anos, entendida a partir do dia em que a perfaz e na data do início do curso, desde que essa promoção se faça para o equipamento em que está a voar.

Cláusula 9.^a

Candidatos à avaliação para curso de comando

1 - Só podem ser submetidos a processo de avaliação os Pilotos que satisfaçam as seguintes condições:

- a) Mínimo de quatro anos como Oficial Piloto no exercício efetivo das funções inerentes a esta categoria na SATA Air Açores;
- b) Experiência mínima de voo igual ou superior a 3.500 horas, das quais 1.200 em aviões JAR 25 realizadas na SATA Air Açores, das quais 300 horas efetuadas no período de novembro a março;
- c) Inexistência de qualquer limitação na data da publicação da nomeação para avaliação;
- d) Fluência da língua portuguesa e inglesa, oral e escrita.

2 - O número de candidatos a submeter ao processo de avaliação será fixado em função do número de vagas e de forma a procurar integrar todos os elementos com a mesma antiguidade de serviço.

3 - O candidato considerado apto poderá ser submetido a nova avaliação se, entretanto, passarem 24 meses sem ter iniciado o curso de acesso.

4 - No caso de nova avaliação nos termos do número anterior, dessas razões será dado conhecimento prévio e detalhado ao interessado.

5 - Os Pilotos nomeados para avaliação para Comando podem abdicar desse direito, sem prejuízo de inclusão em processo de avaliação posterior. Essa opção deverá ser manifestada por escrito no prazo de quinze dias após a publicação da nomeação.

6 - Havendo necessidade de promoções e não existindo elementos nas condições previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1, pode a DOV, ouvido o Piloto Chefe e os Pilotos Verificadores, propor elementos que não preencham a totalidade das condições nelas requeridas, aplicando-se nesse caso as normas do escalonamento na categoria.

Cláusula 10.^a

Processo de avaliação

1 - O presidente da comissão de avaliação é o Piloto Chefe, sendo a nomeação dos restantes elementos que constituem a comissão da exclusiva competência da Empresa, dentro de um quadro de profissionais competentes nas respectivas matérias, não podendo esta nomeação recair sobre dirigentes sindicais ou delegados sindicais.

2 - Do processo de avaliação constam, obrigatoriamente e por escrito, os seguintes elementos:

- a) Informação das verificações em linha, base e simulador, nos últimos 24 meses em relação à data de início da reunião da comissão;
- b) A informação dada pelo Chefe de Frota a que o Piloto pertenceu, no caso de ter transitado de outro equipamento de voo há menos de 24 meses, para efeitos exclusivos desta avaliação;
- c) A informação escrita detalhada dada por todos os Verificadores/ Instrutores da frota a que o Piloto pertence;
- d) Se necessário, as informações dadas pelos Comandantes que tenham voado com os avaliados nos últimos 24 meses;
- e) As informações constantes da avaliação contínua, caso existam;
- f) O processo individual do Piloto.

3 - A avaliação é válida por dois anos contados a partir do início do processo de avaliação, exceto se, entretanto, ocorrerem, com o avaliado, razões justificativas de ordem técnica ou disciplinares que recomendem nova avaliação.

4 - No caso de nova avaliação nos termos da parte final do número anterior, dessas razões será dado conhecimento prévio e detalhado ao interessado.

Cláusula 11.^a

Resultado do processo de avaliação

1 - A comissão de avaliação comunica o resultado do processo de avaliação individualmente aos avaliados, no prazo de 15 dias após o encerramento do respectivo processo, através de documento escrito.

2 - Em caso de inaptidão, será entregue ao avaliado, em entrevista pessoal, por convocação por carta registada com aviso de receção enviada para o domicílio por ele indicado à Empresa, comunicação escrita que explicará as razões justificativas da sua inaptidão.

3 - Só findo o prazo da reclamação, sem que esta tenha sido interposta ou só após a decisão da mesma, o resultado do processo de avaliação poderá ser tornado público.

Cláusula 12.^a

Reclamações

1 - Os Pilotos que considerem haver vício ou erro lesivo dos seus interesses profissionais poderão reclamar para o Piloto Chefe dos resultados da avaliação, no prazo de 21 dias a contar da data em que a informação chegou ao seu conhecimento, disso notificando o SPAC.

2 - Para a apreciação das reclamações será constituída uma comissão de reclamações, composta pelo Piloto Chefe, que presidirá, pelo Chefe de Frota do respectivo equipamento caso exista e por dois Comandantes por aquele nomeado que não tenham feito parte da comissão de avaliação, podendo o SPAC fazer-se representar por um observador, caso o Piloto interessado o solicite.

3 - O Piloto Chefe, com base nos documentos do processo de avaliação e podendo ouvir para o efeito os elementos que constituem a comissão de avaliação e o reclamante, emitirá parecer que remeterá ao D.O.V., para decisão.

4 - O processo de reclamação termina com a decisão do D.O.V., da qual será dado conhecimento, por escrito, ao interessado no prazo de 30 dias, contados da receção da reclamação.

5 - Não se efetuarão nomeações enquanto não estiver concluído o processo de reclamação.

Cláusula 13.^a

Nomeação para cursos de comando

1 - As nomeações para frequência de curso de primeiro Comando fazem-se em resultado do processo de avaliação, sendo as vagas existentes preenchidas pelos candidatos aprovados, por ordem de escalonamento na categoria, nos termos da cláusula 4.^a (Escalonamento na categoria).

2 - A promoção a Comando processa-se a partir de um qualquer equipamento de voo.

3 - A qualificação inerente ao curso de primeiro Comando é feita no equipamento de voo do Grupo I, de harmonia com as opções manifestadas pelos Pilotos nomeados e respeitada a ordem de antiguidade.

4 - Se o acesso a 1.º Comando se der para equipamento na mesma base, faz-se pelo equipamento menos evoluído.

5 - Se o acesso a 1.º Comando implicar mudança de base o Piloto pode preterir essa promoção.

6 - Os Pilotos que preteriram a sua promoção por aplicação do n.º 3 supra, serão os primeiros a ser considerados, respeitando o escalonamento na categoria, a ocupar a primeira vaga de comando a surgir.

7 - O acesso a comando no equipamento mais evoluído faz-se a partir dos Pilotos, Comandantes do equipamento menos evoluído e Oficiais Pilotos com avaliação positiva para Comando, respeitando a antiguidade de serviço.

Cláusula 14.ª

Inaptidão para comando

1 - Se o Piloto não obtiver aproveitamento num curso de Comando, poderá frequentar um segundo curso, decorrido um período de dois anos e após uma nova avaliação.

2 - Se não obtiver aproveitamento no segundo curso de Comando, ficará definitivamente excluído de promoção.

Cláusula 15.ª

Progressão técnica

1 - As nomeações dos Pilotos para progressão técnica entre equipamentos fazem-se, respeitando o escalonamento na categoria ou concurso interno.

2 - Para que qualquer progressão se concretize é necessário que o Piloto tenha completado com aproveitamento o curso e o estágio em linha, respeitantes à nova qualificação.

3 - Sempre que haja necessidade de progressão técnica para um equipamento que se encontre na Empresa numa situação de fretamento, esta progressão será efetuada em regime transitório.

4 - Quando se verificar a interrupção do fretamento, os Pilotos afetados serão recolocados, conforme a sua antiguidade, no equipamento a que teriam direito.

Cláusula 16.^a

Equipamentos para progressão

1 - A progressão técnica dos Pilotos é feita de acordo com o ordenamento constante da Parte III deste Regulamento.

2 - Se no planeamento estiverem previstas vagas de Comando e desde que o processo de avaliação esteja concluído, a progressão dos Co-Pilotos abrangidos pelas vagas consideradas nesse planeamento, ainda que estes sejam considerados aptos, não se efetuará, aguardando a sua promoção a Comando.

3 - Na situação prevista no número anterior, e caso o planeamento não seja cumprido, o Piloto será colocado de imediato no equipamento que lhe competiria por escalonamento na categoria.

Cláusula 17.^a

Reconversão técnica

1 - A Empresa poderá promover a reconversão dos Pilotos em excesso, de acordo com os parâmetros técnicos estabelecidos para cada equipamento, conforme as necessidades operacionais, bem como em situação de extinção de equipamento, respeitando as opções dos Pilotos e o seu escalonamento na categoria.

2 - No caso de reconversão técnica dos Pilotos, serão nomeados os que voluntariamente se oferecerem, por ordem decrescente de antiguidade de serviço (do mais antigo para o mais moderno); na falta de voluntários, a nomeação será feita pela ordem inversa.

3 - Quando ocorrer qualquer situação de reconversão, exceto a que seja voluntária, a progressão técnica obedecerá ao critério de antiguidade de serviço, contando para efeitos de P.M.O. a soma do período de tempo em que o Piloto esteve afeto aos dois equipamentos.

Cláusula 18.^a

Extinção do equipamento, encerramento de base

1 - Considera-se que um equipamento está extinto na operação da Empresa no momento em que for concluído ao serviço da SATA Air Açores o último voo do último avião da respetiva frota.

2 - Para efeitos de movimentação de Pilotos ao abrigo das prerrogativas constantes desta cláusula, a Empresa tem de anunciar o trimestre do ano previsto para o último voo do equipamento em extinção, antes de iniciar qualquer movimentação.

3 - Os Pilotos pertencentes ao equipamento cuja extinção esteja decidida deverão ser nomeados para as reconversões, transições, progressões técnicas e promoções planejadas em função das necessidades da Empresa e de acordo com os respectivos regimes.

4 - No caso de a extinção ter lugar por substituição por outro equipamento do mesmo grupo de ordenação, os Pilotos do equipamento a extinguir serão prioritariamente nomeados para o equipamento substituto e na medida das necessidades deste sem necessidade de observância do escalonamento na categoria em relação aos restantes, mas de acordo com o escalonamento na categoria entre si; a alteração da época anunciada no n.º 2 supra em caso algum poderá prejudicar os direitos dos Pilotos, sendo a Empresa obrigada a fazer tantos cursos quantos os necessários para garantir aqueles direitos, salvo acordo escrito dos Pilotos envolvidos.

5 - Não obstante o disposto nos números anteriores, os Pilotos pertencentes a equipamentos em extinção manter-se-ão nesses equipamentos, por ordem crescente de antiguidade, ou seja, serão nomeados primeiro os voluntários obedecendo ao critério do mais antigo para o mais moderno; caso não haja voluntários serão nomeados por ordem inversa, na medida do necessário à continuidade da operação, até que se efetive a extinção, nos termos previstos no n.º 1 supra;

6 - Aos Pilotos do equipamento em extinção que não obtiverem aprovação no curso para que sejam nomeados, será concedida uma nova oportunidade de curso para o mesmo equipamento ou para outro do mesmo Grupo, sempre com respeito pelas necessidades operacionais, pelas restantes opções e pelo escalonamento na categoria.

7 - Para efeitos desta cláusula entende-se que um Piloto pertence a um equipamento em extinção quando, no momento em que é decidido extinguir o equipamento se encontra afetado ao mesmo, ainda que, para continuar nele, tenha renunciado à progressão ou transição para outro equipamento que lhe tenha sido oferecida.

8 - Em consequência dos princípios estipulados na cláusula 6.^a (Preenchimento de vagas do quadro de Comandantes) do RRRGS, estabelece-se que, quando por encerramento de uma base e/ou extinção de equipamento, se verificar a necessidade de transferência para outra base, aplicam-se os seguintes procedimentos:

- a) Os Comandantes, caso a sua antiguidade de serviço não lhes dê direito a esta função na base de onde transitaram, terão de transitoriamente exercer as funções de Oficiais Pilotos, não perdendo a categoria de Comandante, assim como a respetiva Remuneração Base Mensal da categoria de Oficiais Pilotos, até que voltem a exercer as funções de Comando;

- b) Os Oficiais Pilotos, serão transferidos para outra base, segundo o seu escalonamento na antiguidade de serviço na Empresa;
- c) Se, como consequência do encerramento da base, houver excesso de Pilotos, aplicar-se-á o que determina a Lei, respeitando-se, sempre, o escalonamento segundo a antiguidade de serviço;
- d) Se houver encerramento da base e transferência de equipamento para outra base, os Pilotos adstritos a este, serão igualmente transferidos, nas funções que naquela exerciam.

Cláusula 19.^a

Transição

1 - Os convites para qualquer transição de equipamento fazem-se respeitando o escalonamento na categoria, desde que os Pilotos reúnam as seguintes condições:

- a) Não terem qualquer restrição ou limitação;
- b) Possuírem o mínimo de três anos de permanência no equipamento de voo onde se encontram (PMO);
- c) A permanência referida na alínea b) supra é contada desde o início do respetivo curso de qualificação.

2 - A condição estabelecida na alínea b) supra será dispensada pela Empresa nos casos em que a sua aplicação impedir o preenchimento das vagas existentes por Pilotos da SATA Air Açores.

3 - Para que qualquer transição se concretize é necessário que o Piloto tenha completado, com aproveitamento, o curso e o estágio em linha, respeitantes à nova qualificação.

4 - Na falta de voluntários as nomeações para a transição técnica serão efetuadas por ordem crescente de antiguidade de serviço (do mais moderno para o mais antigo).

Cláusula 20.^a

Planeamento

1 - Para cumprimento dos prazos estabelecidos nas cláusulas referentes a progressão técnica, transição, reconversão técnica ou qualquer outra que refira prazos mínimos de permanência em qualquer tipo de equipamento ou função, a SATA Air Açores publicará anualmente, até 30 de Novembro, um planeamento cobrindo, por anos civis, o período mínimo a que alude a alínea b) do n.º 2 da cláusula 15.^a (Progressão Técnica) e a alínea a) do n.º 3 da cláusula 15.^a (Progressão Técnica), do qual constarão, em cada um dos anos, a frota prevista e

respetivo tipo e número de equipamentos, bem como a variação da dotação dos quadros de Pilotos por função e por equipamento.

2 - O planeamento relativo ao primeiro ano conterà ainda a previsão dos cursos de acesso a Comando e progressão técnica, exclusivamente inerentes à planeada variação de quadros.

3 - O não cumprimento do disposto no n.º 1 supra da presente cláusula implica a não existência de períodos mínimos de permanência nos equipamentos ou funções, sendo as nomeações efetuadas segundo a antiguidade de serviço.

Parte I - Categorias

A profissão de Piloto agrupa-se nas seguintes categorias profissionais:

Comandante Sénior - É a categoria profissional de um Piloto que está qualificado na função de comando em aviões certificados pelo *Joint Aviation Requirement 25*, com 14 anos de antiguidade de serviço e o mínimo de dez anos de exercício daquela função ao serviço da SATA Air Açores.

Comandante - É a categoria profissional de um Piloto que está qualificado na função de comando em aviões certificados pelo *Joint Aviation Requirement 25*.

Oficial Piloto Sénior - É a categoria profissional de um Piloto que está qualificado na função de Co-Piloto em aviões certificados pelo *Joint Aviation Requirement 25*, com dez anos de exercício efetivo dessa função ao serviço da SATA Air Açores.

Oficial Piloto - É a categoria profissional de um Piloto que está qualificado na função de Co-Piloto em aviões certificados pelo *Joint Aviation Requirement 25*.

Parte II - Definição de funções

Piloto Comandante - Tripulante devidamente qualificado pela autoridade aeronáutica competente para o exercício das funções de Comando de aeronaves. No desempenho das funções de Comando numa aeronave será responsável perante a Empresa pelas operações técnica, administrativa e comercial. A responsabilidade inerente ao exercício do Comando numa aeronave abrange igualmente:

- a) A segurança e integridade dos passageiros, restantes tripulantes, carga e equipamento durante o voo;
- b) O cumprimento de regulamentos internacionais, nacionais e das normas internas da Empresa;
- c) A representação desta, quer em território nacional, quer no estrangeiro, sempre que no local onde se encontre não exista representante legal da mesma;

- d) A tomada de decisão sobre o conjunto de ações e decisões necessárias à execução de voo, tais como: o conhecimento prévio, ou durante o voo, das informações operacionais pertinentes; a manipulação dos comandos do avião nas várias fases do voo (pilotagem); a utilização dos equipamentos, nomeadamente radioelétricos e electrónicos de comunicação e navegação; o controlo (através do chefe de cabine) do nível de assistência a passageiros; qualquer alteração às rotinas ou normas operacionais estabelecidas sempre que a circunstâncias o exijam e justifiquem;
- e) O exercício de poderes de direção sobre todos os membros da sua tripulação, entendendo-se por poderes de direção os de prever, organizar, autorizar e controlar.

Oficial Piloto - Tripulante devidamente qualificado pela autoridade aeronáutica para o desempenho de funções de principal colaborador do Piloto Comandante na condução das operações técnica, administrativa e comercial inerentes ao Serviço de Voo, devendo substituí-lo, com todas as prerrogativas na função de Piloto Comandante por impedimento daquele ou por delegação do mesmo e sob a sua responsabilidade.

Parte III - Ordenação dos equipamentos

1 - Para efeitos do presente Regulamento, estabelece-se a presente ordenação dos equipamentos de voo:

- Grupo I: DHC 8 - Q200;
- Grupo II: DHC 8 - Q400.

2 - No caso da Empresa se propor adquirir novos equipamentos de voo, serão ordenados em conjunto com o SPAC.

Regulamento de utilização e prestação de trabalho (RUPT)

Secção I

Cláusula 1.^a

Definições

ACMI - voo alugado, garantindo o operador avião, tripulação, manutenção e seguros.

Atividade no solo - a que é inerente às funções atribuídas ao Piloto, nomeadamente instrução, cursos, refrescamentos, qualquer tipo de treino profissional e simuladores de voo.

Ano - período de doze (12) meses que corresponde ao ano civil, começando às 00h00 de 1 de janeiro e terminando às 23h59 do dia 31 de dezembro; para efeitos de contagem de tempos de trabalho e de repouso, entende-se por ano o período que corresponde a 52 semanas consecutivas.

Autoridade aeronáutica - Autoridade Nacional de Aviação Civil, (ANAC) ou entidade que lhe suceda nas suas atribuições legais.

Base - local onde a SATA Air Açores tem a sua sede, ou outro, no território nacional, que seja definido como tal pela SATA Air Açores e que conste como local de trabalho do Piloto no respetivo contrato de trabalho.

Base operacional - local diferente da Base do Piloto e que serve de base à operação efetuada em regime de destacamento ou outro.

Block Pay - corresponde ao valor do vencimento horário que é pago quando se excedem os plafonds de limites de *Block Hours* anual.

Convocação de urgência - situação em que qualquer nomeação para um serviço, por parte da SATA Air Açores, carece do acordo prévio do Piloto.

Dead Head Crew (DHC) - é a situação do Piloto que se desloca de avião, ao serviço da Empresa, sem qualquer função a bordo.

Destacamento - situação em que o Piloto, se encontra temporariamente fora da Base, por necessidade da Empresa, em regime de permanência por tempo não inferior a 7 (sete) dias nem superior a 20 (vinte) dias.

Dia - período de 24 horas consecutivas que começa às 00:00 horas locais da base.

Dia de folga - período livre de qualquer serviço para o tripulante, com a duração de vinte e quatro horas seguidas e que se inicia às 00:00 horas.

Dia de folga local - período livre de qualquer serviço para o tripulante, com a duração de vinte e quatro horas seguidas, que se inicia às 00:00 horas e gozado na base.

Dia livre de serviço - aquele em que o Piloto não se encontra escalado para qualquer serviço de voo, de assistência, de simulador, de atividade no solo ou de qualquer outra atividade conexa com as funções de Piloto e para a qual este tenha sido nomeado ou convocado, e que não seja de folga nem de repouso;

Dias úteis - dias civis que não coincidem com os dias de descanso semanal nem com os feriados enumerados na cláusula 28.^a (Enumeração de feriados) do Acordo de Empresa.

Duty Pay - corresponde ao valor do vencimento horário que é pago quando se excedem os plafonds de *Duty Hours* mensal ou anual.

Etapa - trajeto entre uma descolagem e a aterragem subsequente, sempre que não se efetue no mesmo aeródromo.

Estadia/*Lay over* - tempo mínimo que pode decorrer entre a hora de chegada a calços e a hora prevista, inicialmente publicada ou depois de revista, de saída de calços, fora da base, que inclui o Tempo de repouso e o tempo de transição entre Serviços de Voo.

Folga semanal - dois dias de folga consecutivos por semana, gozados na Base, que começa às 00h00.

F24 - Dia Livre de serviço.

Hora de apresentação - hora determinada pela SATA Air Açores para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço para que tenha sido nomeado ou convocado.

Hora local - hora do local onde o Piloto se encontra aclimatizado.

Intervalo - Período de tempo, igual ou superior a 3 horas e inferior ao período de repouso, contado a partir do final de um sector voado até ao início do sector seguinte, sendo contabilizado como Período de Serviço de Voo e durante o qual o Piloto está liberto da execução de todo e qualquer serviço.

Irregularidades operacionais - alterações nos voos decorrentes de dificuldades técnicas ou operacionais, não previsíveis e não remediáveis a tempo de as evitar, comportando a redução do de-briefing para 15 minutos. Excluem-se as alterações ditadas por razões comerciais.

Local de repouso/Alojamento adequado - quarto individual, devidamente mobilado e ventilado, sujeito a um mínimo de ruído, com controlo individual de luminosidade e temperatura, equipado com WC privativo e *room-service* 24 horas por dia; na base, o local de repouso/alajamento adequado é a residência do Piloto.

Mês - período que corresponde ao mês de calendário; para efeitos de contagem de tempos de trabalho e de repouso entende-se por mês o período de quatro semanas consecutivas.

Noite local - período de 8 horas compreendido entre as 22:00 horas e as 08:00 horas (Hora local).

Office - dia de serviço com funções em terra.

Período de serviço de assistência - período definido de Tempo de trabalho, em local designado pela SATA Air Açores, em que o Piloto para o efeito escalado, permanece à disposição da Empresa com vista a efetuar qualquer serviço de voo ou de simulador que eventualmente surja e para os quais se encontre qualificado, dentro das atribuições correspondentes à sua categoria profissional, exceto para verificações em voo ou simulador, ambas na situação de verificado, sem que entretanto ocorra um período de repouso.

Período crítico do ritmo circadiano - período de tempo entre as 02:00 horas e as 05:59 horas do local em que o Piloto estiver aclimatizado.

Período diurno - período compreendido entre as 06:00 horas e as 19:00 horas (U.T.C.).

Período noturno - período compreendido entre as 19:00 horas de um dia e as 06:00 horas do dia seguinte (U.T.C.).

Período noturno de repouso - período de oito horas consecutivas, entre as 22h00 e as 07h59 (hora local).

Período de preparação - intervalo de tempo que se situa imediatamente após ou antes do período de repouso, destinado à preparação do tripulante para o Serviço de Voo ou para o repouso, respetivamente.

Período de repouso - período ininterrupto e definido de tempo no solo, e em local apropriado para repouso, durante o qual o Piloto fica desobrigado de todo e qualquer trabalho, incluindo a assistência no aeroporto.

Período de Serviço de Voo - período de tempo contado desde a apresentação de um Piloto no aeroporto para executar um voo ou séries de voos, sem período de repouso intermédio, com o mínimo de 30 minutos depois de imobilização da aeronave, uma vez completado o último daqueles.

Período de Serviço de Voo repartido - período de Serviço de Voo planeado, que consiste em dois sectores separados por um intervalo.

Período de serviço de voo noturno - período de serviço compreendido, no todo ou em parte, entre as 23:00 horas e as 06:29 horas do local onde o Piloto se encontra aclimatizado.

Piloto aclimatizado - considera-se que o Piloto está aclimatizado depois de ter passado as últimas 36 horas, incluindo duas noites locais consecutivas, dentro da mesma zona geográfica horária.

Posicionamento - Deslocação, por qualquer meio de transporte, de um tripulante para um determinado local para iniciar um período de serviço e que é contabilizado como período serviço de voo e também para efeitos de Tempo de trabalho;

Reserva para o serviço de voo - período de Tempo de trabalho do Piloto durante o qual este, em caso de anulação de nomeação para o serviço de voo na sequência de atraso, cancelamento, mudança de equipamento, permanece à disposição da Empresa com vista a efetuar qualquer serviço de voo, para substituir outro Piloto já escalado ou para prover a qualquer voo adicional.

Residência - local do domicílio permanente do Piloto.

Rotação - conjunto de serviços de voo com estadia fora da base.

Sector - trajeto efetuado, desde que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada até ao local em que estaciona, incluindo uma descolagem e a respetiva aterragem subsequente.

Semana - espaço temporal de sete dias, desde segunda-feira a domingo, inclusive; para efeitos de contagem de tempos de trabalho e de repouso entende-se por semana o período de sete (7) dias consecutivos.

Semestre - período de 6 meses consecutivos, sendo entendido como primeiro semestre o período que abrange os meses de janeiro a junho, inclusive; para efeitos de contagem de tempos de trabalho e de repouso entende-se por Semestre o período de 26 semanas consecutivas.

Séries de voos - conjunto de voos entre os quais não tenha havido período de repouso.

Situações operacionais imprevistas - situações ocorridas a partir da apresentação da tripulação para o serviço e que configurem problemas técnicos da aeronave ou equipamento dos serviços de terra imprescindíveis à movimentação da mesma, situações e fenómenos meteorológicos adversos, atrasos provenientes dos serviços de gestão de tráfego aéreo, de questões de segurança («*security*»), situações de conflito laboral e acontecimentos de origem política ou militar que afetem o espaço aéreo a sobrevoar ou os aeroportos de origem e destino.

Tempo de repouso - período em que o Piloto está livre de qualquer obrigação e tem a possibilidade de descanso num local de repouso, contando-se desde a hora de chegada a esse local até à hora de transporte seguinte.

Tempo de simulador - período compreendido entre a entrada e a saída do Piloto no simulador.

Tempo de Trabalho - período de tempo em que o Piloto desempenha, ao serviço da SATA Air Açores, qualquer tipo de trabalho que lhe tenha sido confiado.

Tempo de transição entre serviços de voo - é o período que medeia entre a hora de chegada a calços e a hora da partida seguinte, que englobe um período de repouso, não sendo este último contabilizado para o efeito.

Tempo de trânsito - tempo no solo, contado entre a hora de calços de chegada e a hora de calços de partida seguinte, sempre que entre estes não haja um Tempo de repouso.

Tempo de voo - período de tempo decorrido entre a saída de calços com vista a uma descolagem e a chegada a calços subsequente, em que todos os motores são desligados, o qual será indicado no relatório de voo preenchido pelo Comandante.

Trabalho em voo - qualquer voo ordenado pela SATA Air Açores, nomeadamente os voos de linha, os voos de instrução, de treino, ensaio e verificação, bem como qualquer deslocação dos Pilotos por meios aéreos.

Trabalho no solo - qualquer tarefa do Piloto no solo, ordenada pela SATA Air Açores, nomeadamente a verificação, instrução e treino de simulador; o serviço nas frotas ou quaisquer outros serviços em que os Pilotos prestem atividade; as inspeções médicas no âmbito das juntas médicas ou da medicina no trabalho; as assistências; as situações de deslocação por meios não aéreos; instrução, os cursos, seminários, refrescamentos ou quaisquer outras ações de treino profissional ou formação no solo; bem como a permanência nas instalações da SATA Air Açores,

desde que expressamente ordenadas por esta, com o objetivo do desempenho de atividade integrada na esfera das obrigações laborais.

Transporte - é a movimentação do Piloto entre o local de repouso e o aeroporto ou outro local indicado pela SATA Air Açores, ou vice-versa, antes de iniciar ou depois de terminar qualquer trabalho determinado pela mesma.

Trimestre - período de três meses consecutivos, sendo entendido como primeiro trimestre o período que abrange os meses de janeiro, fevereiro e março; para efeitos de contagem de tempos de trabalho e de repouso entende-se por Trimestre o período de 13 semanas consecutivas.

Tripulação mínima - é aquela que estiver definida para cada equipamento de voo pela autoridade aeronáutica competente, com o objetivo principal de garantir a segurança do voo.

Tripulação de voo reforçada - tripulação que compreende maior número de elementos do que a tripulação mínima e na qual cada membro da tripulação pode deixar o seu posto e ser substituído por outro membro da tripulação de voo devidamente qualificado.

Tripulação Técnica - conjunto de tripulantes com funções específicas resultantes das suas licenças e qualificações, envolvidos na condução da aeronave.

Tripulante - Individuo que desempenha funções específicas a bordo de uma aeronave, de acordo com as suas licenças, qualificações ou autorizações.

Tripulante em funções - Tripulante atuando de acordo com as suas competências numa aeronave durante um voo ou parte de um voo.

Voo noturno - horas de voo realizadas entre o por do sol de um dia e o nascer do sol do dia seguinte, considerando-se a hora do local onde o Piloto se encontra aclimatizado.

Voo com limitações técnicas (voo "ferry") - voos em que por deficiências técnicas não é permitido transportar carga ou passageiros.

Voo de experiência ou ensaio - voos que, por imposição legal ou regulamentar, se destinam a avaliar o comportamento do avião e os seus componentes, para o efeito de ajuizar da sua segurança e operacionalidade.

Voos de instrução - voos destinados a instrução de Pilotos, nas diversas funções.

Voo de verificação - voos que, por imposição legal ou regulamentar, se destinam a avaliar a competência, capacidade ou proficiência dos Pilotos.

Zona geográfica horária - extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com o fuso horário, que corresponde a 1/24 do globo terrestre e com uma extensão de 15.º de longitude, ou seja, uma hora de tempo.

Cláusula 2.^a

Prestação de trabalho de pilotos

1 - O disposto no presente acordo é aplicável à prestação de trabalho de Pilotos para a SATA Air Açores, quer em aviões dela ou que se encontram à sua disposição, quer em aviões que não estejam à sua disposição.

2 - Podem, no entanto, ser estabelecidas condições especiais de prestação de trabalho, por acordo entre a SATA Air Açores e o Piloto, ouvido o SPAC, em situações de destacamento ou de prestação de trabalho em aviões que não estejam à disposição da Empresa.

Cláusula 3.^a

Agregado familiar

1 - Aos Pilotos abrangidos por este Regulamento e aos seus cônjuges ou pessoas que com eles vivem em união de facto, quando estes sejam tripulantes da SATA Air Açores, serão concedidos períodos de prestação de trabalho e de folga semanal a horas e dias afins, sempre que dessa concessão não resultem prejuízos para o serviço ou para outros tripulantes da mesma categoria profissional.

2 - O disposto no n.º 1 é aplicável a pedido dos interessados.

Cláusula 4.^a

Apresentação

O Piloto escalado para o Serviço de Voo deve apresentar-se no aeroporto ou noutro local indicado pela SATA Air Açores, com a antecedência de 45 minutos antes da hora de calços prevista para a realização do voo, ou outra, a definir pela Empresa, se for superior

Cláusula 5.^a

Limites de tempo de trabalho

1 - Os limites máximos de tempos de trabalho são os constantes da regulamentação específica aplicável.

2 - Sempre que for publicada nova legislação sobre limites de tempo de trabalho do pessoal navegante do transporte aéreo, a SATA Air Açores e o SPAC iniciarão de imediato um processo de renegociação do RUPT, salvo acordo em contrário de ambas as partes.

3 - Os limites máximos para o tempo de trabalho são os seguintes:

Limites Período de Serviço de Voo (PSV)			
Semanal	Mensal	Trimestral	Anual
PSV/TT	PSV/TT	PSV/TT	PSV/TT
50:00 Horas	180:00 Horas	480:00 Horas	1700:00 Horas

4 - O Piloto quando em serviço de voo ou simulador contará 100% do tempo de trabalho.

Cláusula 6.^a

Limites ao período de trabalho noturno

1 - Um Piloto não pode efetuar mais de dois períodos de trabalho noturno consecutivos, nem mais de três num período de sete dias consecutivos.

2 - No caso de um Piloto efetuar dois períodos de trabalho noturno consecutivos, só um deles pode incluir, no todo ou em parte, o período crítico do ritmo circadiano. Em caso de irregularidades operacionais ocorridas fora da base, e apenas para voos de regresso a esta, este limite não se aplica.

3 - Se um Piloto efetuar o terceiro período de trabalho noturno num período de sete dias consecutivos, tem obrigatoriamente de ter gozado uma folga semanal ou, caso tal não seja possível, um período de repouso de 36 horas, incluindo duas noites consecutivas, entre o primeiro e o segundo ou o segundo e o terceiro períodos de trabalho noturno.

4 - Os limites previstos nos números anteriores não se aplicam à marcação das assistências e das reservas.

Cláusula 7.^a

Tempo de voo (*block time*)

1 - Os limites máximos de tempos de voo são os constantes da regulamentação específica aplicável.

2 - Sempre que for publicada nova legislação sobre limites de tempo de voo do pessoal navegante do transporte aéreo, a SATA Air Açores e o SPAC iniciarão de imediato um processo de renegociação do RUPT, salvo acordo em contrário de ambas as partes.

3 - Os limites máximos para o tempo de voo são os seguintes:

Limites Tempo de Voo (TV)		
Mensal	Trimestral	Anual
TV	TV	TV
90:00 Horas	240:00 Horas	850:00 Horas

4 - O Piloto quando em serviço de voo ou simulador, com exceção do curso de qualificação contará 100% do tempo de voo.

Cláusula 8.^a

Contagem do tempo de voo - *Block Hours*/Contagem de tempo de trabalho - *Duty Hours*

1 - Para qualquer trabalho que o Piloto seja nomeado será objeto de registo, do qual constará a hora de início e fim do mesmo.

2 - O tempo de voo será determinado de calço a calço, conforme indicação do relatório administrativo.

3 - Para efeitos do crédito mensal e anual de horas de voo, os créditos de horas (*Block Hours / Duty Hours*) são contabilizados pelo somatório dos valores previstos nos pontos n.º 4 e n.º 5.

4 - Contagem:

a) Relativamente ao exercício de função a bordo ou em simulador:

- O Piloto que exerça funções específicas durante todo ou parte do serviço de voo é contabilizado 100% do tempo de voo;
- O Piloto sem funções específicas a bordo, durante parte do serviço de voo (*extra-crew*) - etapa seguida ou antecedida de etapa com funções específicas, é contabilizado 100% do tempo de voo;
- O Piloto sem funções específicas a bordo, durante todo o serviço de voo (*extra-crew*), é contabilizado 50% do tempo de voo;
- Em verificações, instrução e treino, de simulador, na qualidade de verificado ou verificador, é contabilizado 100% do tempo de voo. (Do Tempo de voo e de trabalho realizado em todo o serviço de voo).

b) Relativamente ao tipo de serviço de voo:

- Ferry ----- 100%;
- Ensaio ----- 100%;
- Cargo ----- 100%.

(Do tempo de voo e de trabalho realizado em todo o serviço de voo).

c) Relativamente ao trabalho prestado no solo:

- Assistência: 50%, quando realizada nas instalações da Empresa e 25%, quando realizada na residência do Piloto;
- Deslocação através de meios de superfície: ----- 100%;
- Seminários, refrescamentos e outras ações formativas no solo: ----- 100% (do tempo de trabalho constante do relatório administrativo).

5 - Majorações:

a) Relativamente ao horário da operação:

- Noturno ----- 25%; (Do tempo de voo e de trabalho realizado entre as 19H00 de um dia e as 06H00 do dia seguinte (UTC) - "voo noturno");

b) Relativamente às condições de nomeação do Piloto:

- Folgas ----- 25%;
- Férias alteradas ou interrompidas ----- 50%; (Do tempo de voo e de trabalho realizado em todo o serviço de voo, desde que esse serviço seja total ou parcialmente coincidente com o período de folga ou de férias - não cumulável com o disposto na cláusula 27.^a, "trabalho prestado em dia de folga ou em dia de férias planeados", RRRGS);
- Feriados ----- 75%. (Do tempo de voo e de trabalho realizado no período coincidente com as horas locais do feriado na base do Piloto).

6 - As situações referidas em cada alínea do n.º 5 supra não são cumulativas entre si, prevalecendo as situações que correspondam ao maior valor apurado.

Cláusula 9.^a

Limites do tempo de serviço de voo

1 - Os limites do tempo de Serviço de Voo aplicam-se a todas as operações.

2 - Prevendo-se um atraso no voo, o tempo de Serviço de Voo respetivo não se considera iniciado:

- a) Em estadia - o Piloto foi avisado do atraso com, pelo menos, 1 hora de antecedência em relação à hora prevista para o transporte, devendo a nova hora de transporte ser marcada;

b) Na base - o Piloto foi avisado do atraso com, pelo menos, 1 hora de antecedência em relação à hora de apresentação programada, devendo a nova hora de apresentação ser então marcada.

Cláusula 10.^a

Horas locais

1 - A hora local (LT) é sempre a hora local do ponto de partida (Piloto aclimatizado) ou no caso de Piloto não aclimatizado, a hora local (LT) é sempre a hora local do início da rotação até ao Piloto se encontrar aclimatizado.

2 - O MOV conterà uma tabela de zonas geográficas horárias, aplicáveis à rede da SATA Air Açores, a qual será mantida permanentemente atualizada.

Cláusula 11.^a

Limites máximos de serviço de voo

1 - Os limites máximos do período de serviço de voo são os constantes da regulamentação específica aplicável.

2 - Sempre que for publicada nova legislação sobre limites de tempo de voo do pessoal navegante do transporte aéreo, a SATA Air Açores e o SPAC iniciarão de imediato um processo de renegociação do RUPT, salvo acordo em contrário de ambas as partes.

3 - A hora de apresentação refere-se à hora local do ponto de partida.

4 - Os limites máximos do período de serviço de voo são os seguintes:

Hora de Apresentação	Número de aterragens como tripulante em funções						
	1 - 2	3	4	5	6	7	8
07:00 - 13:59	12:00	12:00	12:00	11:45	11:00	10:15	09:30
14:00 - 15:29	12:00	12:00	11:30	10:45	10:00	09:15	09:00
15:30 - 15:59	12:00	11:45	11:15	10:45	10:00	09:15	09:00
16:00 - 16:29	12:00	11:30	11:00	10:15	09:30	09:00	09:00
16:30 - 16:59	11:45	11:15	10:45	10:15	09:30	09:00	09:00
17:00 - 17:59	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
18:00 - 03:59	11:30	11:00	10:30	09:45	09:00	09:00	09:00
04:00 - 04:59	11:30	11:00	10:30	09:45	09:00	08:15	07:30
05:00 - 05:59	12:00	11:15	10:30	10:00	09:15	08:30	07:30
06:00 - 06:59	12:00	11:45	11:00	10:15	09:45	09:00	08:00

Cláusula 12.^a

Período de repouso

1 - Os limites mínimos do período de repouso, são os estabelecidos na regulamentação específica aplicável.

2 - O período de Tempo de repouso mínimo será de 12 horas ou 100% do período de serviço de voo anterior, o que for maior.

3 - Entre o termo de um período de repouso e o início de um período de serviço de voo subsequente, deverá mediar um intervalo de tempo de 30 minutos, acrescido do tempo de transporte previsto no respetivo Regulamento.

4 - Após um período de serviço de voo, o período de repouso só terá início depois de um intervalo de tempo não inferior a 15 minutos, acrescido do tempo de transporte previsto no Regulamento a que alude o n.º 3.

5 - Sempre que um Serviço de Voo ou de simulador esteja compreendido, no todo ou em parte superior a uma hora, entre as 02h00 e as 05h59, hora local, o Tempo de repouso subsequente deve ser aumentado de 2 (duas) horas.

6 - Na presença de irregularidades operacionais, o período mínimo de descanso antes de iniciar um PSV período de serviço de voo com início fora da base deve ser tão longo quanto o período de serviço de voo anterior ou de pelo menos de 10 horas, consoante o que for maior. Este

período deve incluir uma oportunidade de repouso de 8 horas, além do tempo para transporte e necessidades fisiológicas.

7 - Quando fora da base o Tempo de repouso, pode ser reduzido pelo Comandante, num máximo de 2 (duas) horas, mas não para menos de 11 (onze) horas, desde que o Tempo de repouso anterior não tenha sido reduzido e o tempo de redução seja acrescentado ao Período de repouso seguinte no dobro do seu valor, o qual não pode ser reduzido.

8 - A SATA Air Açores não pode contactar um Piloto durante o Período de Repouso.

Cláusula 13.^a

Serviço de assistência

1 - O Piloto em serviço de assistência só poderá ser nomeado para serviços de voo ou simulador, com apresentação compreendida entre:

a) Uma hora após o seu início e uma hora após o seu termo quando o serviço de assistência se realize fora das instalações da Empresa;

b) O seu início e o seu termo, quando o serviço de assistência se realize nas instalações da Empresa.

2 - As horas de assistência contam-se para efeitos dos limites semanais e mensais de PSV a 50%, quando por imposição da Empresa se realize no aeroporto, e a 25% nos restantes casos.

3 - O serviço de assistência constituirá um único período com limite mínimo de 3 horas e máximo de 12 horas.

4 - Sempre que a assistência, por imposição da Empresa tenha lugar no aeroporto, o seu limite máximo é reduzido a 4 horas.

5 - Entre o termo de um período de um serviço de assistência e o início do seguinte tem que mediar onze horas ou o tempo do período de assistência anterior, o que for maior.

6 - Sempre que um Piloto em serviço de assistência seja nomeado para um serviço de voo ou de simulador, só ficará desligado da assistência desde que realize esse serviço de voo ou simulador, ou se tenha verificado a apresentação.

7 - Sem prejuízo das situações decorrentes da aplicação do n.º 8 e do estabelecido no n.º 9, o serviço de assistência não poderá ter início nem termo entre as 00h01 e as 05h29 podendo, porém, incluir este período na sua totalidade.

8 - Se o termo de um período de repouso coincidir, no todo ou em parte, com um período de serviço de assistência programado, o Piloto só entrará de assistência decorridos trinta minutos após o termo do repouso.

9 - O Piloto poderá ainda, sem a aplicação do limite mínimo previsto no n.º 3 supra, ser nomeado de assistência especificamente para um determinado serviço de voo, só dela ficando desligado decorrida uma hora após os calços previstos ou comunicados ao Piloto, de saída do referido voo.

10 - O período de serviço de assistência é contado:

- a) Desde o seu início até à hora de apresentação, quando utilizada a assistência;
- b) Desde o seu início até ao seu termo sempre que não seja utilizada a assistência, nem comunicada ao Piloto a sua desnomeação;
- c) Desde o seu início até ao momento em que seja comunicada ao Piloto a sua desnomeação, quando esta comunicação tiver lugar após o início do respetivo serviço de assistência;
- d) Não se contará qualquer período, desde que até ao seu início seja comunicada ao Piloto a anulação da nomeação.

11 - Os serviços de assistência serão equitativamente distribuídos por todos os elementos da mesma categoria e afetos ao mesmo tipo de equipamento.

12 - O crédito anual de horas de assistência é de 225 horas. As horas de Assistência que excederem o crédito, não conferirão direito a remuneração, mas serão computadas para cálculo do “*plafond*” anual de horas de voo, na proporção de 1 hora por cada quatro horas de assistência.

Cláusula 14.^a

Situação de reserva

1 - A reserva para o serviço de voo far-se-á na residência do Piloto a partir da hora de apresentação programada.

2 - A duração da reserva não poderá ser superior ao período de serviço de voo de que foi desnomeado.

3 - Em situação de reserva para serviço de voo, o tempo desta conta 25% para efeitos dos limites semanais e mensais do período de serviço de voo.

Cláusula 15.^a

Regime “on call”

1 - Da escala mensal constarão os dias em que os Pilotos se encontram em regime “*on call*”.

2 - Na escala mensal poderão ser indicados entre um e quatro períodos por semana (com o máximo de uma hora cada e com amplitude não superior a 12 horas) dentro dos quais poderá ser

estabelecido contacto com o Piloto, com vista a nomeá-lo para um período de assistência ou, desde logo, para um serviço de voo.

3 - O contacto referido no número anterior será estabelecido pela Empresa para o domicílio do Piloto, devendo este, caso assim o prefira, tomar a iniciativa de contactar a Empresa.

4 - O período de assistência que decorra da nomeação nos termos do n.º 2 supra, não poderá ter início antes de uma hora após o contacto, salvo acordo do Piloto.

5 - O período de serviço de voo que decorre da nomeação nos termos do n.º 2 supra, não poderá ter uma apresentação antes de uma hora e trinta minutos após o contacto, salvo acordo do Piloto.

6 - Entre o termo de um serviço de assistência e o início de um período de contacto, nos termos deste regime, deve mediar um período de tempo não inferior ao período mínimo de repouso.

7 - Entre o termo de um período de contacto, e o início de um serviço de assistência, deve mediar um período de tempo não inferior a doze horas.

Cláusula 16.^a

Combinação de dias de assistência, reserva e *on-call*

1 - A cada Piloto podem ser marcados dias de assistência ou *on-call* até um máximo de 8 (oito) dias por mês, 6 (seis) dos quais podem ser consecutivos; destes 6 (seis), só 4 (quatro) podem ser planeados como de assistência.

2 - Os limites referidos no n.º 1 supra não se aplicam nos casos em que o Piloto regressa de baixa ou falta justificada das quais tenha resultado a perda ou a não atribuição de planeamento.

3 - Nos casos previstos no n.º 2, a atribuição do serviço de assistência ou *on-call* deve ser comunicada aos Pilotos com uma antecedência mínima de 12 (doze) horas.

Cláusula 17.^a

Marcação de serviços em datas festivas

1 - A fim de se conseguir uma rotação justa na marcação de serviços de Natal, passagem de ano e Páscoa, estabelece-se a seguinte valorização:

Dia 24 de dezembro	10
Dia de Natal	15
Dia 31 de dezembro	10
Noite da passagem de ano	20
Dia 1 de janeiro	10
Domingo de Páscoa	15

Período de assistência em qualquer destes dias + 10 do valor indicado para o dia.

2 - O processamento das marcações dos serviços referidos no n.º 1 supra obedecerá às seguintes normas:

- a) A valorização obtida com a aplicação dos valores fixados no n.º 1 supra determinará a ordenação dos Pilotos nas diversas categorias;
- b) A ordenação será feita por ordem crescente de pontuação;
- c) Em caso de igualdade de pontuação, será beneficiado o Piloto de maior antiguidade de serviço na categoria;
- d) Aos empregados da Empresa que ingressarem no quadro de pessoal navegante ou aos Pilotos que mudarem de categoria será atribuída a pontuação do elemento de menor pontuação;
- e) Aos tripulantes do mesmo agregado familiar ser-lhes-ão atribuídos serviços afins quando o declararem desejar, caso em que lhes será atribuída a pontuação menos elevada.

3 - As regras estabelecidas no presente artigo não se aplicarão nos casos em que os serviços realizados nas condições ou datas previstas o forem em regime de voluntariado.

4 - Sempre que os serviços de voo coincidam com vários serviços especiais previstos no n.º 1 supra, a contagem acumulará as respetivas valorizações.

5 - O disposto na presente cláusula não se aplica à noite de 24 para 25 de dezembro, que será objeto de uma escala corrida.

6 - A escala corrida a que se refere o n.º 5 faz-se por ordem crescente de escalonamento na categoria.

Cláusula 18.^a

Anulação de nomeações

1 - No caso de anulação de nomeação para o serviço de voo decorrentes de irregularidades operacionais, e por alterações comerciais apenas para os efeitos desta cláusula ocorrida até 12 horas antes da apresentação, a Empresa pode dispor do Piloto para executar quaisquer outros

serviços de voo desde que seja colocado em situação de reserva para serviço de voo ou nomeado de imediato para outro serviço de voo.

2 - O serviço de voo para que seja nomeado, nos termos do número um, não poderá provocar, se o voo programado o não previa:

- a) a antecipação em mais de 30 minutos da hora do início do serviço de voo inicialmente programado e ou o seu termo em mais de 2 horas, salvo acordo prévio do piloto;
- b) a nomeação para um serviço que envolva *night-stop* (se o voo programado o não previa), salvo se for comunicado ao Piloto com 48h00 de antecedência ou salvo acordo prévio do Piloto;
- c) rotações com estadia igual ou superior a 2 (duas) noites (se o voo programado o não previa), salvo se comunicado ao Piloto com 72H00 de antecedência ou salvo acordo prévio do Piloto.

3 - No caso de anulação de nomeação para o serviço de voo por irregularidades operacionais, e por razões comerciais apenas para os efeitos desta cláusula, ocorrida a menos de 12 horas da apresentação, a alteração daí decorrente carece do acordo prévio do Piloto.

Cláusula 19.^a

Alterações após a apresentação

1 - Após a apresentação, a alteração da nomeação de um Piloto para serviço de voo só poderá ser feita desde que:

- a) A alteração não conduza à nomeação para um serviço que envolva *night-stop* ou estadia superior a 24 horas (se o voo programado o não previa), sem prejuízo do n.º 2;
- b) O serviço de voo não seja prolongado em mais de 03h00 de PSV, e o prolongamento termine no momento em que o Piloto passe pela sua base, salvo acordo prévio do Piloto.

2 - Só em caso de Irregularidades Operacionais é que a alteração no momento da apresentação pode levar a que um serviço de voo envolva *night-stop* ou estadia superior a 24 horas.

3 - A empresa compensará o Piloto com 24 horas livres de serviço sempre que se verificar o disposto no n.º 2.

4 - Em caso algum poderá ser atribuída ao Piloto reserva para serviço de voo em caso de alteração na apresentação.

Cláusula 20.^a

Convocação de urgência

ELIMINADA.

Cláusula 21.^a

Rotações

Nenhuma rotação poderá exceder 6 (seis) dias de calendário.

Cláusula 22.^a

Destacamento

1 - Em situação de destacamento, salvo negociação em contrário, ficam definidas as seguintes condições:

1.1 A Empresa garantirá alojamento em hotel adequado com classificação mínima de 4 estrelas ou, na sua inexistência, na maior classificação possível em hotéis existentes, num raio não superior a 30 Km com centro na base de destacamento.

1.2 A Empresa garantirá o transporte do hotel para o local de operação e vice-versa.

1.3 O tempo máximo na situação de destacamento será de vinte dias.

1.4 Quando em destacamento a Empresa garantirá serviço de lavanderia.

1.5 A ajuda de custo diária é a ajuda de custo nacional definida em Regulamento.

1.6 Em caso de destacamento fora do território nacional a ajuda de custo diária é o valor da ajuda de custo no estrangeiro definida em Regulamento.

1.7 Em situação de destacamento o subsídio de aterragem resulta da tabela em vigor.

1.8 Em situação de destacamento os tempos de serviço, folgas e períodos de repouso regem-se pela legislação específica aplicável, considerando-se prejudicadas as disposições convencionais.

1.9 Para efeitos do RRRGS, o vencimento horário mensal - *Duty-Pay* referente ao período de destacamento é majorado em 25%, tendo o piloto direito ao pagamento desta majoração no mês de processamento seguinte.

1.10 A majoração prevista no ponto 1.9 não é contabilizada para efeitos dos limites previstos na cláusula 5.^a (Limites de Tempo de Trabalho), cláusula 7.^a (Tempo de Voo/*Block Time*) deste Regulamento e cláusula 6.^a (Vencimento Horário) do RRRGS.

1.11 Quando numa situação de destacamento os Pilotos gozarão, além das folgas a que têm direito, um período livre de qualquer serviço de um dia de folga local por cada 8 dias ou

fração, com um mínimo garantido de um dia de folga local em destacamentos inferiores a 8 dias, imediatamente após o regresso à base, com início às 00:00 seguintes, não fazendo este parte das folgas anuais previstas neste AE.

Cláusula 23.^a

Combinação de rotações e destacamentos

1 - Em cada mês de calendário um piloto só pode fazer um destacamento de 20 dias ou combinações de rotações e destacamentos com um máximo de 13 dias.

2 - Para além do limite estabelecido no ponto 1, outras rotações ou destacamentos dependem do acordo prévio do piloto e não serão consideradas como convocação de urgência.

Cláusula 24.^a

Alojamento nas escalas e requisitos do local de repouso

1 - A Empresa garantirá aos Pilotos alojamento adequado, sempre que os mesmos se desloquem por motivo de trabalho.

2 - A escolha do hotel ou hotéis é feita pela Empresa, devendo o local, sempre que possível, estar a uma distância tal do aeroporto de modo a que não seja necessário um tempo superior a 30 minutos para se transitar entre o hotel e o aeroporto.

3 - A Empresa garantirá aos seus Pilotos alojamento adequado, sempre que o tempo de trânsito coincidente com o período de serviço noturno, seja igual ou superior a 04:00 horas (quatro horas), ou em período diurno, seja igual ou superior a 6H00 (seis horas).

4 - Para efeitos do número anterior, os limites horários referidos não incluem os tempos de apresentação, *de-briefing* e transporte.

Cláusula 25.^a

Alojamento por conta do trabalhador

Nos casos em que o trabalhador não utilize hotel ser-lhe-á atribuído um complemento equivalente a 50% da ajuda de custo diária prevista ou o valor de € 40, conforme o que for maior.

Cláusula 26.^a

Deslocação do piloto

1 - Deslocação é a movimentação de um Piloto ao serviço da Empresa.

2 - As deslocações podem efetuar-se por meios aéreos ou não aéreos.

3 - As deslocações podem relacionar-se ou não com serviços de voo.

4 - As deslocações por meios aéreos do piloto que detenha o estatuto hierárquico previsto na alínea a) da cláusula 20.^a (Hierarquia em Serviço de Voo) do Acordo de Empresa efetuam-se nos seguintes termos:

a) As deslocações por meios aéreos (DHC) que antecedem um serviço de voo, em voos da empresa serão efetuados, existindo, em classe executiva ou equivalente, se existirem lugares disponíveis;

b) As deslocações por meios aéreos (DHC) em outras companhias, de duração superior a 4 horas, que antecedem um serviço de voo, serão efetuadas em classe executiva ou equivalente, exceto se não existirem lugares disponíveis.

5 - Sem prejuízo do disposto no n.º 4, as deslocações dos pilotos efetuam-se nos termos dos usos vigentes que sejam mais favoráveis.

Cláusula 27.^a

Tempo de deslocação-piloto na situação de passageiro ou *extra-crew*

1 - Quando um Piloto se deslocar como passageiro ou extra tripulação (*extra-crew*) por motivos de serviço, o tempo gasto nessa deslocação contará a 100% como período de trabalho e a 50% como tempo de voo para efeitos dos limites previstos na Lei e no Acordo de Empresa.

2 - Quando um Piloto se deslocar como passageiro ou extra tripulação (*extra-crew*), com a finalidade de continuar o serviço de voo, a deslocação contará a 100% como serviço de voo e tempo de voo gastos no transporte para efeitos dos limites previstos na lei, no presente Regulamento e no Acordo de Empresa.

3 - Se o regresso do Piloto à base, após ter completado um serviço de voo, implicar para si, a ultrapassagem dos limites de serviço de voo estabelecidos por lei para uma tripulação reforçada, esse regresso só poderá efetuar-se com o seu acordo, beneficiando o Piloto de um repouso igual a 1,5 vez do período de repouso a que tinha direito.

Cláusula 28.^a

Regresso antecipado ou adiado à base

O regresso à Base pode ser antecipado ou adiado, desde que o Piloto o solicite à respetiva chefia, tal não colida com disposições legais, o presente Acordo de Empresa e o interesse da Companhia e esta o autorize.

Cláusula 29.^a

Contactos com os pilotos

1 - Os Pilotos não poderão ser contactados:

a) durante o seu período de repouso;

b) e no período compreendido entre as 22h00 e as 06h30. Podem ser contactados neste período caso exista irregularidade comprovada em voo planeado com apresentação entre as 23h00 e as 07h00, ou em situação de assistência ou reserva para serviço de voo.

2 - Exceccionalmente e apenas por razões de serviço, os Pilotos poderão ser contactados pelo SAE, GDO ou pelas chefias na sua folga semanal.

3 - Os Pilotos têm obrigação de fornecer à DOV um meio de contacto.

4 - A chamada telefónica efetuada com o Piloto deve ser gravada, sendo disponibilizada a gravação sempre que este o solicitar. Esta gravação serve apenas para controlo de qualidade e terá o objetivo a que se propõe sem qualquer cultura punitiva.

Secção II

Folgas

Cláusula 30.^a

Folga semanal

1 - Os Pilotos terão um período livre de serviço de, pelo menos 48 horas consecutivas em cada semana, depois de gozado o respetivo período de repouso e o seu início terá que se verificar o mais tardar após o sexto dia de serviço.

2 - A folga poderá ser antecedida de serviço de assistência, não podendo o trabalho atribuído alterar o início da folga ou férias em mais de 12h00.

3 - Os Pilotos terão direito ao gozo de um Sábado e de um Domingo como período de folga semanal na base, com intervalo nunca superior a cinco semanas.

4 - As situações de licença sem vencimento, incapacidade física temporária, impedimento prolongado superior a um mês não imputável à Empresa, o gozo de férias, bem como qualquer falta a prestação de serviço que coincida com um fim-de-semana, interrompam a contagem do período de cinco semanas referidos no n.º 3 supra, a qual será retomada a partir da apresentação do Piloto regressado de qualquer das situações.

5 - Aos Pilotos com filhos que careçam de reeducação pedagógica, as folgas deverão ser marcadas para o sábado e domingo, desde que assim o solicitem com fundamento comprovado

em impossibilidade de assistência a esses filhos por familiares ou estabelecimento adequados. O requerimento será formulado com periodicidade semestral.

6 - Os Pilotos com idade inferior a 60 anos têm direito ao gozo mínimo de:

- a) 10 dias de folga por mês (exceto mês de fevereiro, que passa a 8 folgas por mês;
- b) 124 dias de folga anual.

7 - Os Pilotos entre os 60 anos e os 65 anos de idade, têm direito ao gozo mínimo de:

- a) 12 dias de folgas por mês (exceto fevereiro que passa a 10);
- b) 144 dias de folga anual.

8 - Os Pilotos têm direito, em matéria de folgas a um mínimo mensal de 10 dias ou 12 dias de folga, conforme disposto na alínea a) do n.º 6 e na alínea a) do n.º 7, agrupados em períodos de folgas com o mínimo de 48 horas consecutivas (exceto quando há convites em folgas).

9 - Os dias de folga não gozados num trimestre e que não tiverem sido pagos ao abrigo do n.º 1 da cláusula 27.ª do RRRGS têm de ser obrigatoriamente gozados no trimestre seguinte.

10 - Nos meses em que sejam planeados apenas 10 dias ou 12 dias de folga, as folgas remanescentes para o total de 124/144 folgas anuais, conforme alínea a), n.º 6 e alínea a), n.º 7, devem ser planeadas até ao final do 1.º trimestre do ano seguinte.

11 - Nos meses em que são gozadas férias, a empresa tem direito a descontar 2,38 dias para Pilotos com idade inferior a 60 anos, e 2,84 dias para Pilotos com 60 ou mais anos de idade, por cada período de sete dias de gozo efetivo de férias, com arredondamento para o número inteiro mais próximo.

12 - Para efeitos desta cláusula, entende-se como “mês”, um mês de calendário, como “trimestre”, o período de três meses de calendário consecutivos, sendo entendido como primeiro trimestre o período que abrange os meses de janeiro, fevereiro e março e como “ano” o período de 12 meses correspondente ao ano civil.

13 - Se após a folga um Piloto tiver mais de três serviços de voo consecutivos com apresentação entre as 00h01m horas e as 06h40m hora local, deverá no final deste período, gozar uma folga com duração mínima de três dias, ou seja, uma folga de 48 horas acrescida de um dia de 24 horas.

14 - Será planeada uma folga dois (2) dias no mês de aniversário do Piloto. Esta folga coincidirá com o dia de aniversário do Piloto e o dia seguinte ou, por opção deste, com o fim-de-semana subsequente ao aniversário. Estes dias de folga contarão para o total do mês e para o total dos 124/144 dias de folga anuais.

Cláusula 30.^a - A

Folga semanal - regime temporário 1 de janeiro de 2023 a 31 de dezembro de 2025

1 - Os Pilotos terão um período livre de serviço de, pelo menos 48 horas consecutivas em cada semana, depois de gozado o respetivo período de repouso e o seu início terá que se verificar o mais tardar após o sexto dia de serviço.

2 - A folga poderá ser antecedida de serviço de assistência, não podendo o trabalho atribuído alterar o início da folga ou férias em mais de 12h00.

3 - Os Pilotos terão direito ao gozo de um Sábado e de um Domingo como período de folga semanal na base, com intervalo nunca superior a cinco semanas. No período de 1 de junho a 30 de setembro, o intervalo pode ser igual a seis semanas.

4 - As situações de licença sem vencimento, incapacidade física temporária, impedimento prolongado superior a um mês não imputável à Empresa, o gozo de férias, bem como qualquer falta a prestação de serviço que coincida com um fim-de-semana, interrompam a contagem do período de cinco semanas referidos no n.º 3 supra, a qual será retomada a partir da apresentação do Piloto regressado de qualquer das situações.

5 - Aos Pilotos com filhos que careçam de reeducação pedagógica, as folgas deverão ser marcadas para o sábado e domingo, desde que assim o solicitem com fundamento comprovado em impossibilidade de assistência a esses filhos por familiares ou estabelecimento adequados. O requerimento será formulado com periodicidade semestral.

6 - Os Pilotos com idade inferior a 60 anos têm direito ao gozo mínimo de 10 dias de folga por mês, que no período de 1 de junho a 30 de setembro, podem ser reduzidos para 8 dias por mês.

7 - Os Pilotos entre os 60 anos e os 65 anos de idade, têm direito ao gozo mínimo de 12 dias de folgas por mês, que no período de 1 de junho a 30 de setembro, podem ser reduzidos para 10 dias por mês.

8 - Os Pilotos têm direito, em matéria de folgas a um mínimo mensal de 10 dias ou 12 dias de folga, conforme o disposto no n.º 6 e no n.º 7, agrupados em períodos de folgas com o mínimo de 48 horas consecutivas (exceto quando há convites em folgas).

9 - Os dias de folga não gozados num trimestre e que não tiverem sido pagos ao abrigo do n.º 1 da cláusula 27.^a do RRRGS têm de ser obrigatoriamente gozados no trimestre seguinte.

10 - Nos meses em que sejam planeados dias de folga de acordo com o s n.ºs 6 e n.º 7, as folgas remanescentes para o total de 124/144 folgas anuais, devem ser planeadas até ao final do 1.º trimestre do ano seguinte.

11 - Nos meses em que são gozadas férias, a empresa tem direito a descontar 2,38 dias para Pilotos com idade inferior a 60 anos, e 2,84 dias para Pilotos com 60 ou mais anos de idade, por cada período de sete dias de gozo efetivo de férias, com arredondamento para o número inteiro mais próximo.

12 - Para efeitos desta cláusula, entende-se como “mês”, um mês de calendário, como “trimestre”, o período de três meses de calendário consecutivos, sendo entendido como primeiro trimestre o período que abrange os meses de janeiro, fevereiro e março e como “ano” o período de 12 meses correspondente ao ano civil.

13 - Se após a folga um Piloto tiver mais de três serviços de voo consecutivos com apresentação entre as 00h01m horas e as 06h40m hora local, deverá no final deste período, gozar uma folga com duração mínima de três dias, ou seja, uma folga de 48 horas acrescida de um dia de 24 horas.

14 - Será planeada uma folga dois (2) dias no mês de aniversário do Piloto. Esta folga coincidirá com o dia de aniversário do Piloto e o dia seguinte ou, por opção deste, com o fim-de-semana subsequente ao aniversário. Estes dias de folga contarão para o total do mês e para o total dos 124/144 dias de folga anuais.

Cláusula 31.^a

Alteração de folgas

1 - Só com o acordo prévio do Piloto poderão ser alterados, os períodos de folgas semanais constantes da sua escala. O Piloto tem direito a 24 horas livres de serviço (F24), resultante da aceitação da alteração de folgas.

2 - Para efeitos do n.º 1, não são consideradas alterações à folga semanal as que resultem da aplicação das cláusulas 18.^a (Anulação de Nomeações) e 19.^a (Alterações após Apresentação) e das alterações comerciais ou irregularidades operacionais ocorridas quando o Piloto se encontre fora da base.

3 - Também não é considerada alteração de folga, o protelamento do seu início não superior a 24 horas.

Cláusula 32.^a

Pretensões de folgas

1 - Os Pilotos terão direito a acumular duas folgas (quatro dias) três vezes em cada trimestre civil, desde que solicitadas ao Serviço de Escalas até ao final do mês anterior ao da elaboração da escala mensal.

2 - Os Pilotos têm direito a acumular três folgas (seis dias) uma vez em cada semestre civil, desde que solicitadas ao Serviço de Escalas com 60 dias de antecedência em relação ao mês de elaboração da escala mensal. As acumulações previstas no ponto 1 e 2 não poderão ser efetuadas no mesmo mês e o limite mensal deverá ser respeitado.

3 - Quando o número de pretensões para períodos simultâneos ultrapasse o número de folgas possíveis por planejamento, a sua concessão será feita pela seguinte ordem de prioridades:

- a) Menor número de pretensões utilizadas nos últimos três meses;
- b) Em caso de igualdade por ordem cronológica de apresentação.

4 - O não deferimento por parte da Empresa, da pretensão requerida pelo Piloto deverá ser fundamentado e constar em suporte escrito a ser entregue ao Piloto com uma antecedência mínima de 5 dias antes da publicação da escala a que a pretensão se refere.

5 - O deferimento do pedido é equiparável à previsão do n.º 4, da cláusula 30.^a (folga semanal), sendo a contagem retomada a partir da folga acumulada.

6 - A folga solicitada e atribuída em planejamento não pode ser alterada sem o consentimento do Piloto.

Cláusula 33.^a

Folga por ausência da base

Quando numa situação de ausência da base, igual ou superior a sete dias, os Pilotos gozarão, além das folgas a que têm direito, um período de 24 horas livres de serviço (F24), a ser gozado como folga local, por cada 8 dias ou fração, com um mínimo garantido de um dia livre de serviço, imediatamente após o regresso à base, com início às 00:00 seguintes, não fazendo este parte das folgas anuais previstas neste AE.

Secção III

Escalas

Cláusula 34.^a

Escalas de serviço

1 - As escalas de serviço são mensais, distribuídas individualmente na sua totalidade por equipamento de voo e estarão disponíveis para consulta num local conveniente, com a antecedência mínima de 14 dias, em relação ao início do mês respetivo.

2 - Das escalas de serviço e suas alterações constarão:

- a) O nome do Piloto;
- b) A rota, destino e horário dos serviços de voo;

- c) Os serviços de simulador;
- d) Os períodos de assistência e de reserva;
- e) As folgas devidas e as atribuídas em planeamento;
- f) As férias;
- g) Os acumulados anuais das horas voadas.

3 - Na escala do mês de dezembro constará o planeamento respeitante à primeira semana do mês de janeiro do ano seguinte.

Cláusula 35.^a

Razoabilidade dos valores utilizados para o planeamento dos voos e do descanso dos Pilotos

Sempre que se verifique que os tempos utilizados no cálculo do tempo de Serviço de Voo e no cálculo do Tempo de repouso são excedidos em mais de 35% dos casos numa determinada rota, num período de três meses consecutivos de calendário, considera-se que esses tempos são inadequados, tendo a SATA Air Açores que adequá-los.

Cláusula 36.^a

Princípios a observar no planeamento das operações de voo

1 - A SATA Air Açores observará o princípio da equidade na distribuição dos períodos de trabalho e de descanso, nomeadamente no que respeita à marcação das folgas aos fins-de-semana, número de folgas, número de voos, número de voos internacionais e nacionais, rotações, destacamentos, reservas e assistências, entre os Pilotos com as mesmas funções e da mesma frota, sempre com respeito pelos regimes previsto na Lei e neste Acordo de Empresa.

2 - Os voos não programados são realizados com recurso aos Pilotos em serviço dentro dos limites previstos no Acordo de Empresa, de assistência e reserva; só não havendo Pilotos numa destas situações é que os referidos voos são realizados com recurso aos restantes Pilotos.

Cláusula 37.^a

Alteração às escalas

1 - As escalas dos Pilotos, excluindo as folgas e férias, podem ser alteradas, desde que respeitado o período mínimo de 15 dias entre a comunicação de alteração e a atividade a ser alterada, exceto se por comum acordo entre o serviço de escalas e o Piloto, sem prejuízo das alterações que resultarem dos serviços de assistência, *on-call*, reserva para serviço de voo,

anulação de nomeação antes ou após a apresentação, bem como das faltas de que tais alterações decorram naturalmente.

2 - Quando um Piloto se apresente ao serviço após uma situação de ausência por motivo de falta, justificada ou injustificada, ou de gozo de férias ou licença sem retribuição, a antecedência mínima a que se refere o n.º 1 será de 13 horas.

Cláusula 37.^a - A

Alteração às escalas - regime temporário entre 1 de abril de 2023 e 30 de abril de 2024

1 - As escalas dos Pilotos, excluindo as folgas e férias, podem ser alteradas, desde que respeitado o período mínimo de 10 dias entre a comunicação de alteração e a atividade a ser alterada, sem prejuízo das alterações que resultarem do serviço de assistência, *on-call*, reserva para serviço de voo, anulação de nomeação antes ou após a apresentação, bem como das faltas de que tais alterações decorram naturalmente.

2 - Quando um Piloto se apresente ao serviço após uma situação de ausência por motivo de falta, justificada ou injustificada, ou de gozo de férias ou licença sem retribuição, a antecedência mínima a que se refere o n.º 1 será de 13 horas.

Cláusula 38.^a

Pedidos Individuais para a fixação de escalas

1 - O Piloto tem a possibilidade de contribuir para a definição da sua escala pessoal através de Pedidos Individuais, solicitando à SATA Air Açores a marcação de folgas ou serviços em determinados dias, sem prejuízo do disposto no n.º 1 da cláusula 36.^a (Princípios a observar no Planeamento das Operações de Voo).

2 - Uma vez aceite o Pedido do Piloto, a marcação não poderá ser alterada sem o acordo do mesmo.

3 - Os Pedidos Individuais estão sujeitos aos seguintes procedimentos:

- a) Devem ser feitos através do Serviço de Escalas;
- b) Devem ser efetuados por suporte escrito;
- c) Devem dar entrada no Serviço de Escalas até ao dia 25 do mês anterior ao da elaboração da escala mensal.

Cláusula 39.^a

Pedidos de troca de escalas

1 - Os Pilotos podem solicitar à SATA Air Açores troca de escalas, pressupondo tal solicitação que:

- a) A troca só envolva dois Pilotos;
- b) A troca cumpra o estipulado nos limites de trabalho e repouso previstos e não inviabiliza serviços já atribuídos;
- c) Caso a troca implique ausência serviço, será efetivado um registo na escala do Piloto como “Dia Livre”. A troca não afeta o número legal de folgas para efeitos anuais;
- d) Seja formulada por suporte escrito ou, caso tal não lhes seja possível, por telefone, devendo, neste último caso, formalizar esse pedido o mais rápido possível através do AIMS com autorização da respetiva chefia;
- e) Não envolva custos acrescidos à Empresa;
- f) Os voos efetuados como resultado de trocas individuais entre Pilotos não entrarão para a contabilização do princípio de equidade definida no n.º 1 da cláusula 36.ª (Princípios a observar no Planeamento das Operações de Voo).

2 - A troca de escalas isenta a SATA Air Açores do cumprimento do disposto na cláusula 3.ª (Agregado Familiar).

Cláusula 40.ª

Controle de planeamento e escalas

A Empresa obriga-se a fornecer com oportunidade ao SPAC todos os elementos estatísticos sobre a prestação de trabalho de Pilotos.

Cláusula 41.ª

Elementos estatísticos a fornecer pela SATA Air Açores ao SPAC

1 - A SATA Air Açores fornecerá ao SPAC, trimestralmente, as informações relativas ao ponto n.º 6 da cláusula 12.ª (Período de Repouso) e à cláusula 35.ª (Razoabilidade dos Valores Utilizados para o Planeamento dos Voos e do Descanso dos Pilotos).

2 - A Empresa fornecerá mensalmente ao SPAC cópia dos seguintes elementos estatísticos relativos à atividade dos Pilotos:

- a) Tempo de voo;
- b) Períodos de Serviço de Voo;
- c) Número de serviços de voo;
- d) Períodos de repouso e folgas;
- e) Nome e horas extras efetuadas pelos Pilotos;

f) Número de noite local fora da base, em pernoita que anteceda ou após o serviço de voo;

g) Dias livres de serviço (F24), acumulados por cada Piloto.

3 - A Empresa fornecerá anualmente (em janeiro) ao SPAC cópia dos seguintes elementos estatísticos relativos à atividade dos Pilotos relativamente ao ano anterior:

a) Período de férias e respetivas pontuações;

b) Nome, dias e horários dos Pilotos que trabalharam no Domingo de Páscoa, Natal e Fim de Ano;

c) Horas de voo anuais por Piloto.

4 - Sempre que forem enviados relatórios à entidade aeronáutica relativos à prerrogativa do Comandante, a Empresa remeterá cópia ao SPAC.

Cláusula 42.^a

Banco de F24

ELIMINADA.

Cláusula 43.^a

(RAD) Reforço Adicional Descanso

1 - Por cada Serviço de Voo com sete (7) aterragens será adicionado ao descanso um RAD de 6 horas a gozar imediatamente a seguir ao último sector.

2 - Por cada serviço de voo com oito (8) aterragens será adicionado ao descanso um RAD de 12 horas a gozar imediatamente ao último sector.

3 - RAD não está incluído no período de folga.

Cláusula 43.^a A

(RAD) Reforço Adicional Descanso - regime temporário entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2025

1 - Por cada Serviço de Voo com sete (7) aterragens será adicionado ao descanso um RAD de 6 horas a gozar imediatamente a seguir ao último sector.

2 - Por cada serviço de voo com oito (8) aterragens será adicionado ao descanso um RAD de 12 horas a gozar imediatamente ao último sector.

3 - RAD não está incluído no período de folga.

4 - Em caso de irregularidades operacionais, a 7.^a aterragem fica isenta da aplicação do RAD.

Regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais (RRRGS)

Cláusula 1.^a

Âmbito

O Regulamento de Remunerações, Reformas e Garantias Sociais constitui o Regulamento previsto na alínea c) do n.º 1 da cláusula 3.^a (Regulamentos e Anexos), do Acordo de Empresa e faz parte integrante desse Acordo.

Cláusula 2.^a

Conceito de retribuição

1 - Só se considera retribuição aquilo a que, nos termos da Lei e deste Acordo de Empresa, o Piloto tem direito como contrapartida do trabalho.

2 - A retribuição compreende a Remuneração Base Mensal (RBM) e todas as outras prestações regulares e periódicas, feitas direta ou indiretamente em dinheiro ou em espécie.

3 - A remuneração de base é composta por vencimento de base, vencimento de exercício e vencimento de senioridade.

4 - Até prova em contrário, presume-se constituir retribuição toda e qualquer prestação da SATA Air Açores ao Piloto, exceto as constantes da cláusula 3.^a (Abonos Diversos).

5 - A retribuição pode ser constituída por uma parte certa e outra variável.

6 - As componentes da retribuição, bem como os respetivos valores são os referidos neste Regulamento.

Cláusula 3.^a

Abonos diversos

1 - Não se consideram retribuição, para além de outras que, nos termos da Lei e deste Acordo de Empresa, não devam ser consideradas como tal, as importâncias recebidas a título de:

- a) Remuneração por trabalho suplementar, salvo nos casos previstos na Lei;
- b) Ajudas de custo;
- c) Despesas de transporte;
- d) Os subsídios de refeição ou a comparticipação no preço destas, bem como o seu pagamento integral, quando for caso disso.

Cláusula 4.^a

Remuneração de base mensal

A remuneração de base é constituída pelo vencimento base, pelo vencimento de exercício e pelo vencimento de senioridade, calculados conforme tabela em vigor.

Cláusula 5.^a

Superação de créditos mensais e anuais

1 - A Remuneração de Base Mensal (RBM) não abrangerá as horas de trabalho prestadas mensalmente e anualmente para além dos créditos mensais e anuais estipulados nas Tabelas de Vencimento Horário constantes da cláusula 6.^a (Vencimento Horário).

2 - As horas que excedam os créditos mensais ou anuais estipulados nas Tabelas de Vencimento Horário constantes da cláusula 6.^a (Vencimento Horário) serão remuneradas pelos respetivos valores de Vencimento horário (VH) e pagas conjuntamente com as remunerações mensais.

Cláusula 6.^a

Vencimento horário (V.H.)

1 - O Vencimento Horário (VH) é um montante que corresponde a 2% do Vencimento Base.

2 - *RE01* - Vencimento Horário Mensal - *Duty-Pay*:

2.1 As horas que excedam o *plafond* mensal de *Duty-Hours* serão pagas ao Piloto, no segundo mês após aquele *em* que se fizeram as horas, ao valor do vencimento horário por cada hora.

2.2 O *plafond* mensal *RE01* definido a partir de 2023 é o seguinte:

Mês	<i>Duty-Hours</i>	Redução por dia
31 dias	136h00m	4h00m
30 dias	132h00m	4h00m
29 dias	128h00m	4h00m
28 dias	124h00m	4h00m

2.2.1. O *plafond* mensal *RE01* definido a partir de 2024 é o seguinte:

Mês	<i>Duty-Hours</i>	Redução por dia
31 dias	135h00m	4h00m
30 dias	131h00m	4h00m
29 dias	127h00m	4h00m
28 dias	123h00m	4h00m

2.2.2. O *plafond* mensal RE01 definido a partir de 2025 é o seguinte:

Mês	Duty-Hours	Redução por dia
31 dias	134h00m	4h00m
30 dias	130h00m	4h00m
29 dias	126h00m	4h00m
28 dias	122h00m	4h00m

2.3 A redução do *plafond* é calculada pela aplicação da redução de horas por dia às seguintes situações: as férias (só no caso do *plafond* mensal); as situações de redução de atividade; as licenças de maternidade ou paternidade; a data de largada em linha do Piloto admitido durante o ano; as faltas justificadas.

3 - RE02 - Vencimento Horário Anual - *Block-Pay*:

3.1 O valor por hora, que exceda o *plafond* anual de *Block-Hours*, é igual ao do vencimento horário.

3.2 O RE02 corresponde ao valor das horas que excedam o *plafond* anual de *Block-Hours*.

3.3 O RE02 é pago sob a forma de RE04.

3.4 O *plafond* anual definido é o seguinte:

Ano	Block-Hours	Redução por dia
2023	600h00m	1h38m
2424	575h00m	1h34m
2025	550h00m	1h30m

3.5 A redução do *plafond* é calculada pela aplicação da redução de horas por dia às seguintes situações: a todas as funções exercidas pelos Pilotos com exceção de Serviços de Voo; as férias (só no caso do *plafond* mensal); as situações de redução de atividade; as licenças de maternidade ou paternidade; a data de largada em linha de Piloto admitido durante o ano; as faltas justificadas.

3.6 A partir de 1 de janeiro de 2023, excedido o *plafond* mensal de 60 *block hours*, passam a ser retribuídas com o valor do vencimento horário (2% do vencimento base) ou pelo

valor de *duty* mensal, se mais elevado. Redução do *plafond* mensal de *block hours* nas situações de inatividade corresponde a 1h55m por dia.

Mês	Block-Pay (BH)
31 dias	60h00m
30 dias	58h05m
29 dias	56h10m
28 dias	54h45m
Redução por dia	01h55m

A partir de 1 de janeiro de 2024, o *plafond* mensal passará para 58 *block hours*.

Redução do *plafond* mensal de *block hours* nas situações de inatividade corresponde a 1h52m por dia.

TABELA II 2024	
Mês	Block-Pay (BH)
31 dias	58h00m
30 dias	56h52m
29 dias	54h18m
28 dias	52h24m
Redução por dia	01h52m

A partir de 1 de janeiro de 2025, o *plafond* mensal passará para 55 *block hours*.

Redução do *plafond* mensal de *block hours* nas situações de inatividade corresponde a 1h48m por dia.

TABELA II 2025	
Mês	Block-Pay (BH)
31 dias	56h00m
30 dias	54h12m
29 dias	52h24m
28 dias	50h36m
Redução por dia	01h48m

4 - RE03 - Vencimento Horário Anual - *Duty-Pay*

4.1 O valor por hora, que exceda o *plafond* anual de *Duty-Hours*, é igual ao do vencimento horário.

4.2 O RE03 corresponde ao valor das horas que excedam o *plafond* anual de *Duty-Hours*.

4.3 O RE03 é pago sob a forma de RE04.

4.4 O *plafond* anual definido é o seguinte:

Ano 2023/2024/2025	<i>Duty Hours</i>
	1350h00m
Redução por dia	3h41m

4.5 A redução do *plafond* é calculada pela aplicação da redução de horas por dia às seguintes situações: as férias (só no caso do *plafond* mensal); as situações de redução de atividade; a licença de maternidade ou paternidade; a data de largada em linha de Piloto admitido durante o ano; as faltas justificadas.

5 - RE04 - Vencimento Horário Anual:

5.1 O RE04 é o maior dos valores de RE02 ou RE03 subtraído dos pagamentos mensais como RE01 ou decorrentes do ponto 3.6.

5.2 Sendo devido, o RE04 é pago ao Piloto no mês de março do ano imediatamente seguinte àquele em que se fizeram as horas.

Cláusula 7.^a

Vencimento de exercício

1 - O vencimento de exercício é o resultado do produto do número de anuidades técnicas na função pelo respetivo valor inscrito na tabela em cada momento aplicável.

2 - O número de anuidades técnicas é calculado nos termos do n.º 8 infra, com início na data de largada conjunta de acesso a cada função técnica.

3 - O número de anuidades técnicas contadas a cada Piloto, no conjunto das funções técnicas exercidas, não pode exceder 25.

4 - Para os Pilotos que atinjam o limite de 25 anuidades técnicas, prevalecerão sempre as que se forem vencendo pelas funções técnicas mais recentes, em detrimento das correspondentes a funções técnicas há mais tempo não exercidas.

5 - A primeira anuidade técnica (vencimento de exercício) só se vence a partir do quarto ano, inclusive, do exercício de funções na profissão.

6 - Em caso de incapacidade definitiva para o exercício de funções de voo, se o Piloto não tiver ainda vencido 25 anuidades técnicas e se tiver sido abrangido pela regra estabelecida no n.º 5, a SATA Air Açores, para efeitos de cálculo da pensão total de reforma, considerará vencidas as anuidades técnicas necessárias para perfazer esse limite de 25 anuidades, mas nunca em número superior a 3 (três).

7 - As anuidades técnicas vencem-se em 1 de janeiro de cada ano, por referência ao exercício efetivo da função no ano anterior.

8 - Quando por força do disposto na cláusula 9.ª (Exercício efetivo da Função) a anuidade não se vencer em 1 de janeiro, vencerá no dia 1 do mês seguinte àquele em que se completar o total de horas de voo em falta para a média respetiva.

9 - Nos casos previstos no n.º 8, o cálculo relevante para a anuidade a vencer em 1 de janeiro do ano seguinte é feito sobre os duodécimos da média anual respetiva que correspondam ao número de meses que vão do mês em que se venceu a última anuidade até ao mês de dezembro, inclusive, desde que esse espaço de tempo seja, no mínimo, de três meses.

10 - Os Pilotos que ascendam a Comando, ao longo de cada ano vencem a primeira anuidade técnica da nova função em 1 de janeiro do ano seguinte, desde que tenham realizado naquele ano, pelo menos, 37,5% da média ponderada anual das horas voadas pelos restantes Pilotos da nova função e equipamento.

Cláusula 8.ª

Vencimento de senioridade

1 - O vencimento de senioridade é o resultado do produto do valor inscrito na tabela em cada momento aplicável pelo número de anos de antiguidade de companhia.

2 - O vencimento de senioridade será calculado, para os Pilotos a admitir, com base na antiguidade de serviço na profissão, mantendo-se o direito à senioridade vencida em qualquer outra anterior profissão ou função, com o valor correspondentemente atualizado.

3 - Em 1 de janeiro de 2023, o vencimento de senioridade é atualizado para 1,75%, em 1 de janeiro de 2024 para 1,85% e em 1 de janeiro de 2025 para 2%.

Cláusula 9.^a

Exercício efetivo da função

1 - Para efeitos da cláusula 7.^a (Vencimento de Exercício), o exercício da função é contado por anuidades, sendo necessária a realização de 75% da média ponderada anual de horas de voo realizadas pelos Pilotos da mesma função e equipamento em que o Piloto preste serviço.

2 - Têm direito ao crédito da média de horas de voo realizadas pelos Pilotos com as mesmas funções afetos ao mesmo equipamento e em serviço exclusivo de voo, durante o período de tempo em que se encontrem impedidos de voar por motivo de:

- a) Exercício de funções permanentes em terra;
- b) Exercício de funções eventuais em terra;
- c) Frequência de quaisquer cursos, com exceção do 1.º curso de qualificação para a profissão;
- d) Gravidez clinicamente comprovada;
- e) Gozo do período de Licença Parental inicial/Adoção, nos termos da Lei Geral;
- f) Exercício de funções sindicais ou em comissão de trabalhadores, nos termos e dentro dos limites estabelecidos na Lei Geral.

3 - Considera-se que há exercício efetivo da função quando a não realização do valor percentual fixado seja imputável à Empresa.

Cláusula 10.^a

Retribuição, subsídio de férias e subsídio de férias frias

1 - Durante o período de férias o Piloto tem direito à remuneração a que se refere a cláusula 4.^a (Remuneração de Base Mensal).

2 - Além da remuneração mencionada no número anterior, os Pilotos têm direito a um subsídio de férias de montante igual ao dessa remuneração.

3 - O subsídio de férias frias será de um Vencimento Base.

4 - O subsídio de férias e o subsídio de férias frias serão pagos de uma só vez, antes do início do maior período de férias, com o vencimento do mês anterior ao do respetivo gozo.

Cláusula 11.^a

Subsídio de Natal

1 - O Piloto tem direito, anualmente, a um subsídio de montante igual ao da remuneração a que se refere a cláusula 4.^a (Remuneração de Base Mensal), a pagar até 15 de dezembro.

2 - Nos anos de admissão, de cessação, de suspensão e de termo da suspensão do contrato de trabalho, este subsídio será pago na proporção do tempo de trabalho prestado.

Cláusula 12.^a

Vencimento base (VB)

É o montante inscrito na tabela salarial em cada momento em vigor.

Cláusula 13.^a

Prestação de subsídio de apresentação (SAP)

1 - A SATA Air Açores pagará ao Piloto, por cada dia de calendário em que o mesmo efetue um Serviço de Voo ou simulador de instrução, verificação ou treino (na qualidade de instrutor, verificador, instruindo ou verificado), incluindo voos de posicionamento (*dead head crew*, simuladores incluídos), ainda que tal serviço abranja parte de dois dias de calendário, a prestação constante da tabela salarial em vigor em cada momento, conforme se segue:

1.1 A partir de 1 de janeiro de 2025 regime de contabilização das prestações de serviço de voo, sendo efetivamente pagos os serviços de voos acima do 13.º mensal.

1.2 No caso de período de serviço de voo superior a 07h30m, serão contabilizados para os 13 serviços os seguintes valores:

a) Período de serviço de voo compreendido entre as 07h30m (sete horas e trinta minutos) de trabalho e as 9h00 (nove horas) - contabiliza o valor de um subsídio de apresentação adicional;

b) Período de serviço de voo a partir das 09h01m (nove horas e um minuto) - contabiliza o valor de um subsídio de apresentação adicional e, também, o efetivo pagamento de um serviço de apresentação extra.

1.3 A contabilização prevista não é prejudicada pela redução do *de-briefing* em 15 minutos em situações de irregularidades operacionais.

2 - O disposto no número 1.2. não se aplica aos voos de posicionamento em etapa não antecedida ou seguida de serviço de voo (DHC, simuladores incluídos).

3 - Os subsídios de apresentação que excedam os 13 garantidos, serão pagos no final do mês imediatamente subsequente à sua realização.

4 - Os serviços de apresentação, a contabilizar e pagar conforme pontos 1.1. e 1.2., podem exemplificar-se como se segue:

i. Piloto que contabiliza 14 apresentações - tem direito ao pagamento efetivo de um subsídio de apresentação;

- ii. Piloto que efetua um PSV de 7h31m - contabiliza na dotação mensal duas apresentações: uma resultante do serviço de voo e uma, adicional, por exceder o PSV de 7h30m;
- iii. Piloto que efetua um PSV de 9h01 - recebe efetivamente um subsídio de apresentação extra e contabiliza na dotação mensal duas apresentações: pagamento extra de um subsídio de apresentação por ter excedido o PSV de 9h00 e uma contabilização de apresentação do serviço de voo, bem como uma adicional por exceder o PSV de 7h30m;
- iv. Piloto que contabiliza no mês 2 apresentações, com realização de um PSV de 9h01m - recebe efetivamente um subsídio de apresentação extra.

5 - A partir de 1 de janeiro de 2023 regime de contabilização das prestações de serviço de voo, sendo efetivamente pagos os serviços de voos acima do 15.º mensal, aplicando-se com esta alteração o regime previsto na presente cláusula.

6 - A partir de 1 de janeiro de 2024 regime de contabilização das prestações de serviço de voo, sendo efetivamente pagos os serviços acima do 14.º mensal, aplicando-se com esta alteração o regime previsto na presente cláusula.

Cláusula 14.ª

Subsídio de aterragem (SAT)

Serão contabilizadas todas as aterragens, que serão pagas na íntegra.

Cláusula 15.ª

Complementos salariais para pilotos com funções em terra

Os Pilotos que, cumulativamente com funções de voo, exerçam funções permanentes em terra ou de instrução, receberão os complementos salariais previstos no protocolo referido na alínea *d*), do n.º 2 da cláusula 2.ª (Início da Vigência e produção de efeitos) do Acordo de Empresa.

Cláusula 16.ª

Infantário

ELIMINADA.

Cláusula 17.ª

Subsídio para reeducação pedagógica

1 - A Empresa concederá aos Pilotos com filhos que comprovadamente careçam de reeducação pedagógica, e por cada um, um complemento ao subsídio atribuído pela Segurança Social ou por outro organismo oficial, o qual nunca excederá € 168,37.

2 - A atribuição deste subsídio fica dependente da apresentação pelos interessados de documento da despesa feita na reeducação em cada mês, bem como o abono concedido pela Segurança Social ou outro organismo oficial.

Cláusula 18.^a

Complemento de reforma

1 - Os Pilotos que, por incapacidade física ou por limite de idade tenham definitivamente cancelada a sua licença de voo pela autoridade aeronáutica competente solicitarão, no prazo de 30 dias contados desde a data do evento que provocou a incapacidade, a sua reforma.

2 - Da formalização deste pedido deve ser dado conhecimento à Empresa.

3 - Os Pilotos terão direito a um complemento de reforma, que será pago pela Empresa ao Piloto a partir da data da passagem à situação de reforma e será calculado nos termos do disposto na cláusula 65.^a-A do Regulamento de Prestação de Trabalho publicado no *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 2, de 24 de janeiro de 1991 em conjugação com a cláusula 65.^a do Regulamento de Prestação de Trabalho, na redação publicada no *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 19, de 6 de setembro de 1984, regulamentos estes que apenas se mantêm em vigor nestas cláusulas.

4 - Relativamente aos Pilotos promovidos ao abrigo do parágrafo n.º 3 da cláusula 8.^a (Impedimento ao Acesso) do RAAAC, o cálculo do complemento de reforma far-se-á tomando como base de cálculo o valor do vencimento da categoria de Oficial Piloto, considerando-se, para o efeito, a tabela salarial vigente em 31 de dezembro de 1989 atualizada percentualmente em função das atualizações salariais entretanto ocorridas, acrescido da senioridade na Empresa.

5 - A Empresa pagará em cada ano 14 prestações mensais do complemento de reforma, o qual será anualmente atualizado pelo mesmo valor percentual aplicado à tabela salarial dos Pilotos no ativo.

6 - Enquanto não for concedida a reforma pelo CNP, a Empresa adiantará o valor estimado da PR, obrigando-se o Piloto a reembolsar de imediato a Empresa da importância retroativo que vier a receber daquela instituição.

7 - A tabela salarial vigente em 31 de dezembro de 1989 e suas atualizações percentuais entretanto ocorridas, são as constantes em Anexo I.

8 - O disposto na presente cláusula não se aplica aos Pilotos admitidos a partir de 1 de janeiro de 2004.

Cláusula 19.^a

Pré-reforma

1 - Por acordo entre a Empresa e o Piloto pode este passar, a partir dos 55 anos, à situação de pré-reforma nas condições que em cada momento estiverem definidas no Acordo de Empresa e pela Lei.

2 - Os Pilotos na situação de pré-reforma mantêm-se abrangidos pelos seguros previstos na cláusula 51.^a (Seguro de Risco) e cláusula 52.^a (Seguro de Doença) do Acordo de Empresa até perfazerem a idade de 65 anos.

Cláusula 20.^a

Diminuição de atividade

1 - Mediante acordo com a Empresa, a atividade do Piloto com 50 ou mais anos de idade, poderá ser reduzida em percentagem que será expressa por escrito.

2 - Esta redução, uma vez acordada, só pode ser alterada ou revogada por acordo das partes sem prejuízo de terceiros à data da ocorrência.

3 - Nas situações previstas nesta cláusula, a remuneração de base será reduzida proporcionalmente.

4 - Os Pilotos que acordem na diminuição da sua atividade profissional terão direito, para além das folgas, descansos e férias, a um número de dias livres em cada mês, a estabelecer por escrito, podendo ser gozados em acumulação ou não, quer entre si quer com folgas atribuídas por planeamento, desde que solicitados até ao dia 1 do mês anterior àquele a que dizem respeito.

Cláusula 21.^a

Tabelas salariais e subsídios

1 - As tabelas salariais e subsídios são as constantes em Anexo I.

2 - A passagem de Piloto Estagiário a 2.^o Oficial Piloto, terá lugar quando for atingido seis meses de Companhia e verificando-se a condição prevista na cláusula 9.^a (Exercício efetivo da função) do Anexo RRRGS.

3 - A passagem de 2.^o Oficial Piloto a 1.^o Oficial Piloto terá lugar quando forem atingidos três anos de companhia e verificando-se a condição prevista na cláusula 9.^a (exercício efetivo da função) do Anexo RRRGS.

4 - Quando, por força do disposto no número 2 e 3 sobre o mínimo anual de horas de voo, a passagem não se verificar após a antiguidade de companhia prevista, o Piloto evolui para a

categoria, a partir do dia 1 do mês seguinte àquele em que se completar o total de horas de voo em falta para a média respetiva.

Cláusula 22.^a

Subsídio de alimentação em formação na base - suspensão aplicação entre 1 de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2025

1 - O subsídio de alimentação por cada dia de Formação na Base é sempre atribuído desde que comprovada a presença do Piloto na Formação com a duração mínima de quatro horas e trinta minutos.

2 - Os montantes de subsídio de alimentação por cada dia de Formação na Base são os constantes em Anexo I.

Cláusula 23.^a

Subsídio de transporte

Os valores descritos na Tabela A do Anexo I serão pagos aos Pilotos com domicílio fora do perímetro de transporte definido no protocolo referido na alínea *g*) do n.º 2 da cláusula 2.^a (Início da vigência e produção de efeitos) do Acordo de Empresa, por cada dia de serviço efetuado em deslocações em viatura própria nos termos previstos no mencionado protocolo.

Cláusula 24.^a

Subsídio de alimentação

1 - O subsídio de alimentação por cada dia de serviço será pago sempre que as aeronaves não permitam aos tripulantes tomarem refeições quentes a bordo aquando de direito. Quando tal acontecer, os tripulantes terão direito a um período de tempo útil de 30 minutos, a fim de tomarem a refeição.

2 - Os montantes de subsídio de alimentação são os constantes em Anexo I.

Cláusula 25.^a

Seguro variável (derrogado com aplicação do PIR)

1 - O Seguro Variável é um prémio anual pago aos Pilotos até ao dia 31 de março de cada ano.

2 - Os montantes do Seguro Variável são os constantes em Anexo I.

Cláusula 26.^a

Voos ACMI

1 - Será contabilizado a cada Piloto o serviço de voo correspondente e pago € 30 BH (*Block-Hour*) por cada voo ACMI, conforme índice constante da tabela salarial.

2 - Será enviado ao SPAC trimestralmente o número de voos prestado em ACMI por cada tripulante.

Cláusula 27.^a

Trabalho prestado em dia de folga ou dia de férias planeados

1 - Sempre que um Piloto, por convite, execute serviço de voo ou serviço de simulador, em dia de folga constante em escala, em dia de férias planeadas ou dia de “compensação por trabalho prestado em feriados”:

- a) O tempo de serviço de voo ou serviço de simulador será pago com uma majoração de 90% no mês seguinte, independentemente de ultrapassar, ou não, o *plafond* de horas mensal; a majoração não é contabilizada para o *plafond* mensal;
- b) Caso o Piloto opte pelo não gozo do dia de folga em que foi prestado serviço de voo, ser-lhe-á pago, no mês seguinte à comunicação desta opção, um montante correspondente a 5% do Vencimento Base de Categoria por cada dia; a opção só poderá ter lugar se estiverem cumpridos os períodos mínimos de repouso semanal impostos por lei;
- c) Caso o Piloto opte pelo gozo, os dias de folga a restituir serão em número igual aos não gozados com o acordo do Piloto; a restituição de um único dia de folga implica a sua marcação num dia adjacente a um bloco de dois ou três dias de folga exceto se o Piloto solicitar essa restituição em dia isolado;
- d) Caso o Piloto opte pelo não gozo dos dias de férias (equiparando-se os dias de “compensação por trabalho prestado em feriados”) em que foi utilizado em serviço de voo, ser-lhe-á pago, no mês seguinte à comunicação desta opção, um montante correspondente a 10% do Vencimento Base de Categoria por cada dia; a opção só poderá ter lugar se estiver ou puder ser cumprido o período mínimo de férias.

2 - A comunicação das opções previstas nas alíneas *b)* e *d)* do número 1, deverá ser feita, por escrito, ao departamento de Planeamento e Gestão de Tripulações.

3 - Para efeitos do número 1, o período entre tempos de serviço de voo que seja coincidente com folga ou férias, é pago nos termos das alíneas *b)* e *c)*.

4 - A opção pelo não gozo de folgas ou dias de férias, nos termos desta cláusula, deve ser feita no momento do convite e deve constar do *flight report*.

5 - Se o serviço de voo planeado e para o qual o Piloto foi convidado coincidir, total ou parcialmente, com um dia de folga ou férias, todo o tempo de serviço de voo é majorado nos termos do número 1, alínea a).

6 - Os convites para realizar serviço de voo ou serviço de simulador em férias ou folgas, devem ser feitos de acordo com a equidade da distribuição do trabalho e com vista a assegurar os tempos de repouso dos Pilotos; em caso de igualdade de circunstância será observado critério da maior antiguidade na categoria.

7 - Trimestralmente, o Departamento de Planeamento e Gestão de Tripulações disponibilizará ao SPAC listagem resumo dos convites efetuados nos três meses anteriores.

Regulamento de hotéis e outros subsídios (RHOS)

Cláusula 1.^a

Ajuda de custo diária por ausência da base

As ajudas de custo diárias por ausência da base são as constantes no protocolo referido na alínea e) do n.º 2 da cláusula 2.^a (Início da vigência e produção de efeitos) do Acordo de Empresa.

Cláusula 1.^a - A

Ajudas de custo - Protocolo 2022

1 - A 1 de agosto de 2022, atualização da tabela de ajudas de custo em 6,8%.

2 - Em estadia a ajuda de custo que consta no protocolo em vigor:

- a) Território Nacional - € 54,50;
- b) Europa - € 78,00;
- c) Canadá - 127,50 CAD/€ 87,00;
- d) EUA - \$122,00USD/€ 108,00;
- e) América do Sul, Central e Caraíbas - € 73,00;
- f) Resto do Mundo - € 78,00.

Cláusula 1.^a-B

Pernoita

1 - É a ajuda de custo atribuída por noite dormida em hotel no valor de € 10,00. É destinado a fazer face a encargos extraordinários, nomeadamente com o tratamento de roupas e limpeza de uniforme.

2 - O subsídio de pernoita é devido a partir da segunda noite em que o Pilotos esteja alojado.

Cláusula 1.^a-C

Valor KM

O pagamento KM atualizado para € 0,43.

Cláusula 2.^a

Hotéis

1 - A Empresa garantirá o período de descanso dos seus Pilotos fora da base em hotéis no mínimo de 4 (quatro) estrelas, compatível com a imagem e representatividade que a Empresa pretende refletir.

2 - Os hotéis deverão disponibilizar gratuitamente para os Pilotos da Empresa os seguintes serviços:

- Televisão com canais por cabo ou via satélite;
- Internet (sempre que possível);
- Ar condicionado;
- Cofre;
- Secador de cabelo;
- Ginásio (sempre que possível);
- Lavandaria (suportar pelo piloto *);
- “*Room Service*” ou a possibilidade de tomada de refeições 24:00 horas por dia.

* Em estadias iguais e superiores a 7 (sete) dias, a Empresa é responsável pelo pagamento do serviço de lavandaria.

3 - Todos os hotéis são reavaliados semestralmente pelos Pilotos, em impresso próprio. Este impresso será entregue aos Delegados Sindicais que, com a maior brevidade possível, informarão a Administração de qualquer irregularidade, por carta ou fax.

ANEXO I

Prestações pecuniárias

1 - O descongelamento de carreiras a partir de 1 de julho de 2022, sem pagamento de retroativos, antecipando a data anteriormente assumida, ou seja, dia 1 de janeiro de 2023.

2 - O pagamento das diuturnidades e antiguidade de empresa a 1 de janeiro de 2023, sem retroativos.

3 - A partir de 1 de janeiro de 2023 finda a redução de 10%.

(Subsídio de apresentação 2023 - 2025 de acordo com a tabela II)

(Subsídio aterragem 2023-2025 de acordo com a tabela III)

Tabela salarial - 2023

Categoria	Índice	VB	Senioridade			D. Técnica 2%
			2023	2024	2025	
			1,75%	1,85%	2%	
Comandante	100%	€ 6.602,30	€ 115,54	€ 122,14	€ 132,05	€ 132,05
1.º Oficial Piloto	75%	€ 4.951,73	€ 86,86	€ 91,61	€ 99,03	€ 99,03
2.º Oficial Piloto	53%	€ 3.499,22	€ 61,24	€ 64,74	€ 69,98	
Piloto Estagiário	43%	€ 2.838,99				

Observação: Valores tabela vencimento base correspondem aos acordados para 2021, que se mantêm “congelados” em 2022, 2023 e 2024.

Tabela II de subsídio de apresentação 2023-2025

Categoria	Índice	Subsídio de Apresentação		
		2023	2024	2025
Comandante	100%	€ 50,00	€ 52,00	€ 55,00
1.º Oficial Piloto	75%	€ 37,50	€ 39,00	€ 41,25
2.º Oficial Piloto	53%	€ 26,50	€ 27,56	€ 29,15
Estagiário	43%	€ 21,50	€ 22,36	€ 23,65

Tabela III de subsídio de aterragem 2023-2025

Categoria	Índice	Subsídio de Aterragem 2023, 2024 e 2025
Comandante	100%	€ 26,00
1.º Oficial Piloto	75%	€ 19,50
2.º Oficial Piloto	53%	€ 13,78
Estagiário	43%	€ 11,18

Cláusula 18.^a RRRGS

Valores do complemento de reforma

1 - Considera-se a tabela salarial vigente em 31 de dezembro de 1989, a saber:

Comandante	Vencimento	€ 1,780.71
	Vencimento Comando	€ 249,40
	Vencimento de Exercício	€ 339,18
	Vencimento de Senioridade	€ 17,81
Co-Piloto	Vencimento	€ 1,536,30
	Vencimento de Exercício	€ 247,80
	Vencimento de Senioridade	€ 15,36

2 - Os valores referidos no ponto 1 serão atualizados percentualmente em função das atualizações salariais entretanto ocorridas, a saber:

1990 - 12,20%	1991 - 17,90%	1992 - 15,90%
1993 - 6,75%	1994 - 1,95%	1995 - 1,90%
1996 - 2,25%	1997 - 1,50%	1998 - 1,20%
1999 - 1,50%	2000 - 1,40%	2001 - 1,75%
2002 - 1,375%	2003 - 1,00%	2004 - 2,75%
2005 - 2,75%	2006 - 2,40%	2007 - 3,00%
2008 - 3,15%	2009 - 3,15%	2010 - 3,15%

3 - Por aplicação dos pontos 1 e 2, os valores de referência, em 31 de dezembro de 2010, serão os abaixo indicados. Estes valores de referência serão atualizados percentualmente em função das atualizações salariais seguintes ao ano de 2010:

(valores ano de 2010)

Comandante	Vencimento	€ 4.166,98
	Vencimento Comando	€ 583,60
	Vencimento de Exercício	€ 793,70
	Vencimento de Senioridade	€ 43,75
Co-Piloto	Vencimento	€ 3.595,04
	Vencimento de Exercício	€ 579,86
	Vencimento de Senioridade	€ 35,94

Cláusula 25.^a do RRGs

Montantes Anuais do Seguro Variável (Derrogado pelo PIR)
Plano Individual de Reforma (PIR)

1 - Todos os trabalhadores em efetividade de funções, bem como aqueles cujos contratos de trabalho estejam suspensos por motivo de acidente de trabalho, beneficiam de um Plano Individual de Reforma ("PIR") em caso de reforma por velhice ou por invalidez concedida pela Segurança Social.

2 - O PIR concedido pela SATA corresponde à retribuição do Piloto definida no quadro da cláusula 25.ª do Anexo 1 do RRRGS - Regulamento de Remuneração Reformas e Garantias Salariais, cuja contribuição da SATA é efetuada mensalmente, em 1/12 do valor, sem prejuízo do ponto 4.

3 - A primeira contribuição anual é efetuada no primeiro mês do ano civil e, no caso de Piloto admitido no decurso do ano civil, a mesma inicia-se na data da sua admissão.

4 - A Contribuição anual e mensal está dependente da assiduidade dos Pilotos e sofrerá uma redução ao montante a depositar no PIR, a partir do 30.º dia de ausência ao trabalho na proporção diária desta ausência.

5 - A SATA obriga-se a anualmente procurar produtos compatíveis que registem melhorias face ao atual no mercado de soluções financeiras, solicitando para isso o acordo prévio do SPAC.

6 - O valor em causa é tributado às taxas legais em vigor aplicadas a este produto (PIR).

7 - Um Piloto em regime de trabalho a tempo parcial sofrerá uma redução ao montante a depositar no PIR proporcional ao período de trabalho acordado.

Montantes Anuais do PIR

Categoria	Índice	2010
Comandante	100,00%	€ 4.583,95
1.º Oficial Piloto	90,00%	€ 4.125,56
2.º Oficial Piloto	80,00%	€ 3.667,16
Piloto Estagiário	70,00%	€ 3.208,77

Cláusula 22.ª do RRRGS

Montantes subsídio de alimentação em formação na base

Ano	Montante
2010	€ 12,25

Cláusula 23.^a do RRRGS
(Montantes subsídio de transporte)

Tabela A

Limite máximo de 10 Km por deslocação	€ 00,43 por Km
---------------------------------------	----------------

Cláusula 24.^a do RRRGS
Montantes subsídio de alimentação

Ano	Montante
2010	€ 12,25

Cláusula 53.^a do AE

Seguro de doença

€ 300 por Piloto/Ano.

Declaração final dos outorgantes

Para efeitos da alínea e), n.º 1 do artigo 492.º do Código do Trabalho, consigna-se que o presente texto consolida o AE publicado no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 196, de 12 de outubro de 2010, com primeira Deliberação da Comissão Paritária publicada no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 186, de 25 de setembro de 2012 e segunda Deliberação da Comissão Paritária publicada no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 80, de 24 de abril de 2013, com primeira alteração publicada no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 169, de 8 de setembro de 2017 e segunda alteração publicada no *Jornal Oficial*, II Série, n.º 248, de 24 de dezembro de 2019, integrando terceira alteração ao AE, celebrada em 6 de dezembro de 2022.

Nos termos e para os efeitos do disposto na alínea g), do artigo 492.º do Código do Trabalho, o presente texto consolidado do Acordo de Empresa abrange, por um lado, a SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., Pessoa Coletiva n.º 512005095, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, 6, 9.º Piso, 9500-019, Ponta Delgada e, por outro, os 74 (setenta e quatro) Pilotos associados do SPAC ao serviço da mesma SATA Air Açores, S.A.

Tendo em conta o previsto no n.º 3 do artigo 496.º do Código do Trabalho, o presente texto consolidado do Acordo de Empresa abrangerá, também, Os Pilotos que se filiem no SPAC durante a respetiva vigência.

Ponta Delgada, 25 de outubro de 2023.

Pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., *Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves*, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração e *Dinis Miguel Carvalho Modesto*, na qualidade de Vogal do Conselho de Administração. Pelo Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, *Tiago Grácio de Faria Lopes*, na qualidade de Presidente da Direção e *Luís Miguel Marques Teodoro*, na qualidade de Vice-Presidente da Direção.