

**Regulamento de Prestação de Trabalho do Pessoal de Cabine ao Serviço da SATA
AIR Açores, S.A. – Texto consolidado.**

Regulamento de Prestação de Trabalho do Pessoal de Cabine ao Serviço da SATA AIR Açores, SA, publicado no *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 23, de 25 de Outubro de 1984, com alterações publicadas no *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 5, de 28 de Fevereiro de 1985 (rectificação constante do *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 7, de 28 de Março de 1985), *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 2, de 24 de Janeiro de 1991, *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 22, de 21 de Novembro de 1991, *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 4, de 27 de Março de 1997 e *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 15, de 4 de Novembro de 2004.

CAPÍTULO I

Carreira Profissional

SECÇÃO I

Categorias Profissionais, Funções e Antiguidades

Cláusula 1.^a

Profissões e categorias

As profissões e categorias dos Tripulantes são as constantes do Anexo A.

Cláusula 2.^a

Funções

1 - A descrição das funções correspondentes às várias categorias dos Tripulantes é a constante do Anexo B.

2 - As qualificações técnicas necessárias para cada uma das funções serão estabelecidas pela Empresa e Sindicatos respectivos, cumpridas as disposições legais aplicáveis.

3 - Não havendo acordo, nos termos do número anterior, caberá a decisão ao organismo oficial competente.

Cláusula 3.^a

Antiguidades

1 - A antiguidade dos Tripulantes será considerada sob dois aspectos:

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

2 - A **antiguidade de companhia** é contada a partir da data de início do primeiro curso de voo e desde que neste venha a ser obtida aprovação, sem prejuízo, porém, da antiguidade dos trabalhadores a que alude o n.º 5 da Cláusula 7.^a.

3 - A **antiguidade de serviço** é contada a partir da data de início do primeiro curso de qualificação, ao serviço da Empresa, para a profissão e desde que nele seja obtida aprovação.

4 - Aos elementos oriundos de um mesmo curso geral será marcada uma data conjunta para o início do primeiro curso de qualificação que para esses elementos se realizar, independentemente do tipo de equipamento.

5 - Sem prejuízo das situações ocorridas até à data da entrada em vigor do presente regulamento, entende-se que só fazem parte do mesmo curso geral os elementos integrados em turma cujo início de instrução tenha lugar dentro do prazo de seis meses, contados a partir da data de início da instrução dada à primeira turma.

6 - O disposto no n.º 2 não prejudica a antiguidade de Companhia dos Tripulantes já ao serviço da Empresa.

Cláusula 4.ª

Escalonamento na Categoria

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

2 - Em caso de igualdade de antiguidade de serviço, a posição relativa será definida pela classificação obtida no respectivo curso de acesso à categoria, ou concurso de admissão se aquele não tiver lugar.

3 - Em caso de igualdade de classificação no curso ou concurso de acesso à categoria, será mais antigo o elemento que for oriundo dos quadros do PN, em caso de igualdade, será mais antigo o de maior antiguidade de companhia; se a igualdade se mantiver ainda, será mais antigo o de maior idade.

4 - Sempre que um elemento de um mesmo curso se tenha atrasado, por qualquer motivo, no acesso às categorias, de supervisor ou chefe de cabine será escalonado em último lugar relativamente aos elementos com a mesma antiguidade de serviço que já tenham tido o referido acesso. No caso de haver diversos elementos atrasados, respeitar-se-ão, quanto a estes as normas gerais de escalonamento.

5 - Os Tripulantes com contrato a prazo serão escalonados, enquanto vigorar o contrato a prazo, e sem prejuízo do disposto no n.º 3 da cláusula 7.ª, a seguir aos Tripulantes de igual categoria.

Cláusula 5.ª

Exercício efectivo da função

1 - Para os efeitos do disposto na cláusula 9.ª, o exercício efectivo da função é contado por anuidades, sendo necessária a realização de 75% da média ponderada anual de horas de voo, conforme o equipamento em que o Tripulante preste serviço.

2 - Para todos os Tripulantes que exerçam funções permanentes em terra, a anuidade é contada desde que satisfaçam 30% do contingente referido no número anterior.

3 - Aos Tripulantes que exerçam funções eventuais em terra, das quais resulte necessariamente diminuição do número de horas de voo realizadas, ser-lhes-á averbada, para efeitos do n.º 1, a média mensal de horas voadas pelos Tripulantes com as mesmas funções, afectos ao mesmo tipo de equipamento e em exclusivo serviço de voo.

4 - Para os trabalhadores que exerçam funções de representação sindical, instituída por via legal ou estatutária, ou sejam membros da Comissão de Trabalhadores, a anuidade será contada nos termos do número anterior.

5 - Em caso de nomeação para quaisquer cursos, exceptuando-se o primeiro curso de qualificação, a anuidade será contada desde que o Tripulante cumpra, durante os meses em que voar, o número de horas proporcional a 75% do contingente anual.

6 - Cessam as exigências constantes dos n.ºs 1, 2 e 5 desta cláusula quando a não realização dos valores percentuais neles fixados seja imputável à Empresa.

Cláusula 6.ª

Condições gerais e processo de admissão

1 - Os candidatos à admissão para Tripulantes deverão:

a) Ser aprovados na inspecção que for exigida pela Empresa e organismo oficial competente.

b) Sujeitar-se a exames psicotécnicos, sem prejuízo do disposto no n.º 5.

2 - Na selecção e admissão dos candidatos serão observados os critério de preferência estabelecidos na cláusula seguinte.

3 - Os Sindicatos intervenientes disporão de 15 dias para consulta dos processos de admissão. Se, decorrido tal prazo, não contestarem fundamentadamente a regularidade daquele processo nos termos desta cláusula e da seguinte, os resultados serão publicados como definitivos.

4 - Os candidatos admitidos deverão ser qualificados no equipamento menos evoluído ingressando no escalão inicial da respectiva profissão.

5 - Para o PNC, e enquanto a Empresa não possuir aviões de reacção, não será obrigatória a efectuação dos exames psicotécnicos, para início de profissão.

SECÇÃO II

Admissão e Acessos

Cláusula 7.^a

Condições preferenciais

1 - No recrutamento dos candidatos para a categoria de Comissário/ Assistente de Bordo a Empresa observará a seguinte ordem de prioridade:

1.º Candidatos com frequência e respectiva aprovação em curso para PNC, ministrados pela SATA, que tenham sido contratados a prazo e que não tenham tido vagam nos quadros da Empresa;

2.º Trabalhadores da Empresa;

3.º Candidatos do exterior.

2 - Será chamado às provas de selecção o número de candidatos considerado necessário e suficiente para o preenchimento das vagas.

3 - Os candidatos ao quadro do PN que tenham contrato a prazo, serão recrutados nos termos do n.º 1 e, se admitidos a concurso, terão preferência absoluta na admissão, mas ser-lhes-á estabelecida a categoria e antiguidade de serviço que for atribuída aos restantes candidatos admitidos, de harmonia com o disposto nas cláusulas 3.^a e 4.^a, sendo irrelevante, por isso, a antiguidade de serviço que na situação de contratados a prazo hajam obtido.

4 - Os candidatos que já sejam trabalhadores da Empresa manterão durante o período de exame, aprendizagem ou estágio, e sem prejuízo da retribuição atribuída aos candidatos do exterior, se superior:

a) Sendo trabalhadores de terra, a retribuição fixa;

b) Sendo PNC, o vencimento da respectiva categoria;

5 - Os candidatos referidos no número anterior manterão ainda:

a) A antiguidade de Companhia;

b) A categoria e funções anteriores, se não obtiverem aprovação nas provas de admissão.

Cláusula 8.^a

Período de preparação

1 - Considera-se como período de preparação o tempo necessário à formação profissional de um Tripulante.

2 - Durante o período de preparação, os instruídos serão considerados trabalhadores da Empresa.

3 - A permanência nesta situação só pode ser mantida por um período máximo de doze meses para instruídos admitidos directamente para cursos gerais de seis meses para os instruídos admitidos para cursos gerais de Tripulantes de cabine, após o que passarão a auferir a retribuição correspondente à categoria a que se destinam.

4 - Como compensação pelos encargos suportados pela Empresa com a formação profissional, os instruídos obrigam-se a prestar à Empresa, uma vez qualificados, a sua actividade profissional durante dois anos, podendo, porém, desobrigar-se mediante a restituição das importâncias despendidas com a sua preparação. 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.

5 - O período de experiência dos Tripulantes é de três meses, contados a partir da data em que o trabalhador inicie o exercício da profissão respectiva.

Cláusula 9.^a

Promoções

1 - Considera-se promoção o acesso às diferentes categorias dentro da profissão, de harmonia com o Anexo A.

2 - Há dois tipos de promoções:

- a) De acesso hierárquico a funções de maior responsabilidade tal como: de Chefe de Cabine a Supervisor de Cabine; de Assistente/ Comissário de Bordo a Chefe de Cabine;
- b) De acesso aos diferentes níveis dentro de cada categoria profissional.

Cláusula 10.^a

Acesso hierárquico

1 - As nomeações para a frequência de cursos de supervisor ou chefe de cabine fazem-se em resultado do processo de avaliação a que alude a cláusula seguinte.

2 - Só poderão participar neste processo de avaliação os Tripulantes que, satisfazendo as condições estabelecidas no Anexo A, possuam a experiência profissional mínima que vier a ser estabelecida no regulamento que alude a cláusula 75.^a

3 - As vagas existentes serão preenchidas pelos candidatos aprovados por ordem de escalonamento na categoria, nos termos da cláusula 4.^a

4 - No caso de existirem candidatos aprovados sem vaga, não serão submetidos novamente a processo de avaliação, quando ocorrer vaga que lhe respeite.

5 - Se a vaga surgir mais de dois anos após a aprovação, a Empresa, em caso de dúvida, poderá submeter o candidato a novo processo, devendo informá-lo das razões dessa decisão.

Cláusula 11.^a

Processos de avaliação

1 - Considera-se o processo de avaliação a verificação, por uma Comissão de Avaliação, dos requisitos necessários à definição de aptidão para o desempenho das funções inerentes à categoria de Supervisor de Cabine ou Chefe de Cabine.

2 - A nomeação dos elementos que constituirão a Comissão de Avaliação é da exclusiva competência da Empresa, dentro de um quadro de profissionais competentes nas

respectivas matérias, não podendo esta nomeação recair sobre dirigentes ou delegados sindicais, mas o Sindicato interveniente far-se-á representar como observador.

3 - Do processo de avaliação constarão, obrigatoriamente, e por escrito, os seguintes elementos:

- a) Informação das verificações em linha e base nos últimos dois anos;
- b) A informação dada pelo chefe de divisão a que o Tripulante pertence ou, no caso de ter transitado de tipo de avião há pelo menos um ano, da divisão a que pertencia, para efeitos exclusivos desta avaliação;
- c) A informação dada pelos verificadores da divisão e relacionada com a consequente função de supervisor de cabine e chefe de cabine;
- d) As informações dadas pelos Comandantes, Supervisores de Cabine e Chefes de Cabine, quando solicitadas pela respectiva divisão.

4 - A Empresa poderá adicionar outros elementos ao processo de avaliação deles dando conhecimento oportuno ao Sindicato interveniente.

Cláusula 12.^a

Resultado do processo de avaliação

1 - A Comissão de Avaliação comunicará individualmente aos avaliados e, a pedido destes, ao Sindicato interveniente, até quinze dias após o encerramento do respectivo processo e através de documento escrito, o resultado do processo de avaliação.

2 - Em caso de inaptidão, o documento escrito deverá especificar as razões da mesma.

Cláusula 13.^a

Reclamações

1 - Os Tripulantes que considerarem haver vício ou erro lesivo dos seus interesses profissionais poderão reclamar para a Comissão de Avaliação no prazo de quinze dias a contar da data em que a informação chegou ao seu conhecimento, notificando o respectivo Sindicato.

2 - A Comissão de Avaliação decidirá no prazo de trinta dias.

Cláusula 14.^a

Progressão técnica

Eliminada.

Cláusula 15.^a

Factores de condicionamento

Eliminada.

Cláusula 16.^a

Renúncia à progressão técnica

Eliminada.

Cláusula 17.^a

Impedimentos ao acesso hierárquico e progressão técnica

Eliminada.

Cláusula 18.^a

Transferências

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

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

3 - A Empresa comunicará por escrito ao Sindicato respectivo, no prazo de quinze dias após a aceitação, a transferência para serviço em terra de qualquer Tripulante, devendo especificar o carácter da mesma.

Cláusula 19.^a

Reconversão de Tripulantes

1 - A Empresa poderá promover a reconversão de Tripulantes em excesso de acordo com os parâmetros técnicos estabelecidos para cada equipamento, desde que essa reconversão se efectue para o equipamento imediatamente anterior.

2 - A Empresa promoverá a reconversão dos Tripulantes pela ordem inversa da sua antiguidade de serviço, dando prioridade aos Tripulantes que, para o efeito, se ofereçam voluntariamente.

CAPÍTULO II

Deveres dos trabalhadores e da empresa

Cláusula 20.^a

Deveres dos tripulantes

São deveres dos Tripulantes:

- a) Usar, durante o exercício das suas funções, da máxima diligência no sentido da protecção das vidas e bens que a empresa lhes confie;
- b) Velar pela salvaguarda do prestígio interno e Internacional da Empresa;
- c) Adoptar os procedimentos mais adequados à defesa dos interesses da Empresa, na medida em que não contrariem os seus direitos e garantias, como trabalhadores e especificamente, como Tripulantes;
- d) Dedicar toda a sua actividade de Tripulante à Empresa abstendo-se de a exercer por conta própria ou em benefício de outra Empresa, salvo com o acordo daquela;

e) Manter o nível de formação profissional à altura das missões que lhes correspondem nos termos deste regulamento e das normas operacionais, nomeadamente submetendo-se a verificações, cursos, refrescamentos e inspecções;

f) Manter actualizadas as licenças de voo; qualificações e demais documentação necessária ao normal desempenho das suas funções;

g) 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 directivas das entidades oficiais competentes;

h) Cumprir as normas operacionais dimanadas das entidades competentes e os regulamentos internos em vigor na Empresa.

Cláusula 21.^a

Deveres da empresa

São deveres da Empresa:

a) Garantir a realização pessoal e profissional do Tripulante, enquanto trabalhador altamente especializado, nomeadamente criando condições adequadas ao desenvolvimento correcto da sua carreira e salvaguardando o prestígio e a dignidade das suas funções;

b) Reconhecer e apoiar, na medida correspondente à responsabilidade das respectivas funções, a posição hierárquica de cada Tripulante no âmbito das tripulações e da Empresa e dar pronto andamento, nos termos deste Regulamento, às participações e sugestões de serviço pelo mesmo emitidas;

c) Controlar a validade de licenças de voo, passaportes, vistos e vacinas, ou quaisquer outros documentos necessários ao desempenho das funções dos Tripulantes, dando-lhes as facilidades necessárias para que os mesmos possam ser atempadamente renovados;

d) Suportar os encargos com a documentação referida na alínea anterior;

e) Respeitar a vida pessoal e familiar dos Tripulantes, nomeadamente pela adequada organização de escalas de serviço e assistência e pelo cumprimento rigoroso das normas referentes à duração do trabalho;

f) Distribuir aos Tripulantes manuais, devidamente actualizados, necessários ao desempenho perfeito de cada uma das suas funções;

g) Emitir documento comprovativo do grau de qualificação profissional a todos os Tripulantes que frequentarem cursos de especialização com aproveitamento na Empresa e que solicitem;

h) Assegurar, nas escalas externas, transporte aos Tripulantes entre os hotéis e o aeroporto, sendo o transporte na base objecto de regulamentação própria.

Cláusula 22.^a

Procedimentos relativos às alíneas a) e b) da cláusula 21.^a

Tendo em vista a efectivação do disposto nas alíneas a) e b) da cláusula anterior a Empresa obriga-se a:

a) Veicular, no mais curto prazo, para os serviços competentes as participações constantes dos relatórios do Comandante e/ ou do Supervisor de Cabine ou do Chefe de Cabine, para imediato esclarecimento dos factos e situações neles referidos com influência na segurança e qualidade de serviço;

b) Dar conhecimento ao Comandante e Supervisor ou Chefe de Cabine dos esclarecimentos obtidos nos termos da alínea a), quando tenham carácter conclusivo;

c) Promover a pronta averiguação, mediante procedimento adequado (inquérito), dos factos e situações referidos nos relatórios que influam negativamente na segurança e qualidade de serviço e de que não tenha sido obtido esclarecimento conclusivo dos serviços competentes;

d) Instaurar, com a máxima brevidade, procedimento disciplinar aos Tripulantes relativamente aos quais sejam mencionados, nos relatórios atrás referidos, infracções às normas sobre a conduta daqueles em serviço;

e) Proceder do mesmo modo relativamente aos restantes trabalhadores, que após a averiguação referida na alínea c), se mostre serem responsáveis pelas anomalias verificadas.

CAPÍTULO III

Prestação de trabalho

SECÇÃO I

Generalidades

Cláusula 23.^a

Princípio Geral

Dentro dos limites decorrentes deste Regulamento, do AE e da Lei, compete à Empresa fixar os termos em que deve ser prestado o trabalho.

Cláusula 24.^a

Definições

Para efeitos deste Regulamento considera-se:

1 - **Dia** – Período de vinte e quatro horas consecutivas.

2 - **Semana** – Período de sete dias consecutivos.

3 - **Mês** – Período de trinta dias consecutivos.

4 - **Trimestre** – Período de três meses consecutivos.

5 - **Semestre** – Período de seis meses consecutivos.

6 - **Ano** – Período de doze meses consecutivos.

7 - **Período nocturno** – Período compreendido entre as 19h00 de um dia e as 06h00 do dia seguinte (TMG).

8 - **Período diurno** – Período compreendido entre as 06h00 e as 19h00 (TMG).

9 - **Base** – Local onde se encontra domiciliada a Empresa e no qual normalmente programa os serviços de voo.

- 10 - **Base Operacional** – Local, diferente da sede da Empresa, que serve de base a uma operação em regime de destacamento ou outro.
- 11 - **Residência** – Lugar onde o Tripulante se encontra em regime de domicílio permanente.
- 12 - **Tempo de trabalho** – Período de tempo durante o qual o Tripulante está ao dispor da Empresa com o propósito de executar ou executando qualquer serviço de voo ou a desempenhar outras funções no âmbito da sua competência profissional.
- 13 - **Apresentação** – Hora a que o Tripulante se apresenta para dar início a um serviço de voo ou qualquer outro para que tenha sido nomeado ou convocado.
- 14 - **Serviço de voo** – Período de tempo contado desde a apresentação de um Tripulante no aeroporto para executar um voo ou série de voos, sem período de repouso intermédio, até 30 minutos depois do momento de imobilização da aeronave, uma vez completado o último daqueles.
- 15 - **Tempo de voo** – Período de tempo decorrido entre o momento em que o avião preparado para o voo começa a mover-se com a vista a uma descolagem e aquele em que se imobiliza com paragem dos motores.
- 16 - **Etapa** – Trajecto entre uma descolagem e a aterragem subsequente sempre que não se efectue no mesmo aeródromo.
- 17 - **Vôos com limitações técnicas** – Os vôos em que, por deficiências técnicas, não é permitido transportar carga ou passageiros (voos *ferry*).
- 18 - **Vôos de instrução** – Vôos destinados a instrução de Tripulantes nas diversas funções previstas na regulamentação em vigor.
- 19 - **Vôos de verificação** – Vôos que, por imposição legal ou regulamentar, se destinam a avaliar a competência, capacidade e proficiência dos Tripulantes.
- 20 - **Vôos de experiência ou ensaio** – Vôos que, por imposição legal ou regulamentar, se destinam a avaliar o comportamento do avião e seus componentes para o efeito de ajuizar da sua segurança e operacionalidade.
- 21 - **Actividade no solo** – A que é inerente às funções atribuídas ao Tripulante, nomeadamente instruções, cursos, refrescamentos, qualquer tipo de treino e simuladores de voo.
- 22 - **Serviço de assistência** – Período de tempo de trabalho durante o qual o Tripulante, para o efeito escalado, permanece à disposição da Empresa com vista a efectuar 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.
- 23 - **Reserva para serviço de voo** – Período de tempo de trabalho decorrente de atraso, cancelamento ou mudança de equipamento, sem prejuízo do regulamento de utilização de Tripulantes durante o qual o Tripulante permanece à disposição da empresa com vista a efectuar qualquer serviço de voo.
- 24 - **Dia livre de serviço** – Aquele em que o Tripulante não se encontra escalado para qualquer serviço de voo, de assistência, de simulador, actividade no solo, nem em folga.
- 25 - **Destacamento** – Local onde o Tripulante se encontra fora da base por necessidades da Empresa em regime de permanência por tempo não inferior a dez dias nem superior a um mês.
- 26 - **Convocação de urgência** – Situação de um Tripulante que, não se encontrando nomeado pelas escalas de serviço, é convidado a prestar qualquer serviço de voo ou de simulador.

27 - Consideram-se **dias úteis** os dias civis ou períodos de vinte e quatro horas de trabalho que não coincidam com os dias de descanso semanal ou com as horas para esse fim estabelecidas e nem com os feriados constantes do AE.

Cláusula 25.^a

Utilização de Tripulantes

O Pessoal Navegante Comercial será escalado de harmonia com o disposto na legislação específica aplicável.

Cláusula 26.^a

Tripulação Mínima

1 - A tripulação mínima em serviço de voo e para cada tipo de equipamento e versão é fixada pela entidade aeronáutica competente.

2 - A Empresa deverá nomear para Serviço de Voo, na medida do possível, os Tripulantes de Cabine na proporção de 50% entre Assistentes e Comissários de Bordo.

3 - A tripulação considera-se reforçada sempre que a tripulação mínima seja aumentada em 100%.

Cláusula 27.^a

Hierarquia na Tripulação

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

- a) Comandante;
- b) Co-Piloto;
- c) Técnico de voo;
- d) Supervisor de Cabine;
- e) Chefe de Cabine;
- f) C/B e/ou A/B.

2 - Sempre que a bordo exista mais do que um Tripulante com a mesma função respeitar-se-á o escalonamento na categoria.

SECÇÃO II

Duração do Trabalho

Cláusula 28.^a

Serviço de Voo

O Tripulante escalado para Serviço de Voo, deverá apresentar-se no aeroporto com a antecedência mínima estabelecida na Empresa.

Cláusula 29.^a

Serviço de Assistência

1 - O Tripulante em serviço de assistência só poderá ser nomeado para serviços de voo ou simulador, com apresentação compreendida entre trinta minutos após o seu início e uma hora após os seu termo.

2 - O serviço de assistência, para efeitos de tempo de trabalho, conta-se a 100% quando, por imposição da Empresa, se realize no aeroporto e a 33% nos restantes casos.

3 - O número de Tripulantes em serviço de assistência, não poderá ultrapassar 25% do total para cada equipamento e função.

4 - O serviço de assistência constituirá um único período com limite máximo de 12 horas, em cada 24 horas consecutivas.

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

6 - Sempre que um Tripulante 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 9 e do estabelecido no n.º 10, o serviço de assistência não poderá ter início nem termo entre as 00h01 e as 05h59, podendo porém, incluir este período na sua totalidade.

8 - Os serviços de assistência serão equitativamente distribuídos por todos os elementos da mesma categoria e afectos ao mesmo tipo de equipamento, na proporção da sua efectividade de serviço.

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

10 - O Tripulante poderá ainda, sem aplicação do limite mínimo previsto no n.º 4, 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 Tripulante, de saída do referido voo.

11 - As horas de assistência contam-se a 100% para efeitos do crédito anual de horas de assistência constante do Anexo C.

12 - Para efeitos do disposto nos n.ºs 2 e 11, o período de serviço de assistência é contado:

a) Desde o seu início até ao momento em que o Tripulante tiver sido nomeado para serviço de voo, quando utilizada a assistência;

b) Desde o seu início até ao seu termo sempre que não seja utilizada a assistência, nem comunicada ao Tripulante a sua desnomeação;

c) Desde o seu início até ao momento em que seja comunicada ao Tripulante a sua desnomeação, quando esta comunicação tiver lugar após o início do respectivo serviço de assistência;

d) Não se contará qualquer período desde que, antes do seu início seja comunicada ao Tripulante a sua desnomeação do serviço de assistência ou a nomeação para serviço de voo, simulador ou actividades no solo.

Cláusula 29.^a-A

Regime On-Call

1 - Nas escalas quinzenais de serviço poderão ser indicados um a dois períodos por semana (com o máximo de uma hora cada e com amplitude não superior a doze horas) dentro dos quais poderá ser estabelecido contacto com o Tripulante, com vista a nomeá-lo para um período de assistência, ou, desde logo, para um serviço de voo.

2 - O contacto referido no número anterior será estabelecido pela Empresa para o domicílio do Tripulante, devendo este, caso assim o prefira, tomar a iniciativa de contactar a Empresa durante a meia hora imediatamente seguinte aos períodos de contacto fixados na escala semanal.

3 - O número de Tripulantes em regime de On-Call não poderá, exceder o número de Tripulantes de assistência.

4 - A Empresa não marcará a nenhum Tripulante mais de dois dias por semana em regime On-Call.

5 - Quando um Tripulante em On-Call seja nomeado para um período de serviço de assistência, ser-lhe-ão aplicadas as regras respectivas.

Cláusula 30.^a

Limites máximos de serviço de voo

1 - Os limites de Serviço de Voo serão os previstos na Portaria n.º 408/87, de 14 de Maio, ou em legislação específica que a venha a substituir.

2 - Será mantido o limite de 8 aterragens por serviço de voo em transporte regular, de passageiros, enquanto novo tipo de equipamento não justificar a revisão daquele limite para mais ou para menos.

3 - Enquanto o Decreto n.º 31/74 não for revisto, aplicar-se-ão os seguintes limites máximos:

	Número de Aterragens	Máximo de período de serviço de voo (horas)
Aviões de hélice: Um piloto...	1 – 4	Onze
	5 – 6	Dez
	7 - 8	Nove
Dois pilotos	1 – 4	Doze
	5 – 6	Onze
	7 - 8	Dez
Aviões de reacção: Dois pilotos e T/V	1 – 2	Quinze
	3 – 4	Treze
	5 - 6	Onze

4 - Sempre que a tripulação seja reforçada, estes máximos serão aumentados de 3 horas, respeitando-se o número de aterragens indicadas.

5 - Em serviço de voo de carga ou de fretamento dentro do Arquipélago e sempre que, por motivos supervenientes verificados for a da base, ocorra a necessidade de completar qualquer serviço de voo programado, os limites previstos nos números anteriores poderão ser elevados, por decisão do piloto comandante, até aos máximos referidos na Portaria n.º 408/ 87, de 14 de Maio.

6 - O limite máximo de serviço de voo de instrução é de 8 horas e de 5 horas o tempo de voo.

7 - O Tripulante não poderá iniciar um serviço de voo ou simulador compreendido no todo ou em parte, entre as 22 e as 07 horas locais do aeroporto de partida, se no dia

imediatamente anterior não tiver estado liberto de qualquer serviço durante 8 horas, entre as 22 e as 08 horas daquele aeroporto.

Cláusula 31.^a

Tripulante na situação de Passageiro ou extra-crew

1 - Quando um Tripulante se deslocar como passageiro ou extra-tripulação (extra-crew) por motivos de serviço, contará 100% do período de trabalho e 50% do tempo de voo, para efeitos dos limites previstos na lei e no presente Regulamento.

2 - Após ter completado um serviço de voo só com o seu acordo poderá o Tripulante regressar à base, como passageiro ou extra-tripulação (extra-crew), onde beneficiará obrigatoriamente de um período de repouso igual a uma vez e meia o período de repouso a que tiver direito e contará a 100% do período de trabalho e de tempo de voo, para os mesmos efeitos do número anterior.

Cláusula 32.^a

Escalas de Serviço

1 - As escalas de serviço incluindo a assistência serão quinzenais, distribuídas individualmente na sua totalidade por equipamento e afixadas num local conveniente com a antecedência mínima de cinco dias.

2 - Sempre que necessidades de serviço imponham alterações às escalas quinzenais, estas serão divulgadas através de escalas semanais a afixar no mesmo local das referidas no número anterior com a antecedência mínima de três dias.

3 - Das escalas de serviço incluindo a assistência e suas alterações, deverá constar o destino e horário dos serviços de voo e simulador, bem como o nome dos Tripulantes.

Cláusula 33.^a

Alterações às escalas

1 - Quando necessidades de serviço o exigirem, a Empresa poderá escalar os Tripulantes para serviços de voo ou de assistência, desde que transmitidos aos Tripulantes com 24 horas de antecedência, relativamente ao início do serviço de voo ou de assistência.

2 - Fora do prazo previsto no número anterior e sem prejuízo do disposto na cláusula seguinte as nomeações resultantes de alterações às escalas carecem de acordo prévio do Tripulante.

Cláusula 34.^a

Anulação de nomeações

1 - No caso de anulação de nomeação para serviço de voo, a Empresa pode dispor do Tripulante para executar quaisquer outros serviços de voo desde que seja colocado em situação de reserva, nomeado imediatamente para outro serviço de voo ou avisado com antecedência mínima de 12 horas em relação à hora de apresentação programada.

2 - A nomeação com antecedência de 12 horas previstas no número anterior não poderá conduzir à realização de um serviço de voo de longo curso, quando o Tripulante tenha sido desnomeado de um serviço de médio curso.

Cláusula 35.^a

Situação de reserva

1 - A reserva far-se-á no domicílio do Tripulante e terá início à hora de apresentação programada.

2 - A duração da reserva não poderá, em caso algum, ser superior à duração do serviço de voo de que foi desnomeado.

3 - O período de reserva conta-se a 33% para os limites de tempo de trabalho.

Cláusula 36.^a

Convocações de urgência

1 - Todas as alterações com menos de 24 horas de antecedência e que não respeitem o estipulado nas cláusulas 33.^a e 34.^a são consideradas convocações de urgência e as horas de voo efectuadas contarão para crédito mensal.

2 - As alterações após apresentação para serviço de voo se não excederem duas horas do tempo de serviço de voo previamente programado, não são consideradas convocações de urgência.

3 - A totalidade das horas de convocação de urgência entram para o cômputo do crédito anual de horas de voo abonáveis, não dando origem a qualquer pagamento.

4 - Quando o Tripulante se encontrar estacionado fora da base, a Empresa poderá proceder livremente à sua nomeação para serviços de voo não programados.

Cláusula 37.^a

Prazo mínimo para aceitação de serviço de voo

Nenhum Tripulante pode aceitar um serviço de voo de que não tenha conhecimento com antecedência mínima de 12 horas relativamente à hora de apresentação, salvo:

a) Nas situações previstas na primeira parte do n.º 1 da cláusula 34.^a e no n.º 2 da cláusula 36.^a;

b) Quando o Tripulante se encontre de assistência, no decurso de um serviço de voo, e o novo serviço se inicie após o termo destas situações;

c) No caso de alterações fora da base, cujo conhecimento seja transmitido ao Tripulante no termo do período de repouso, sem prejuízo do que venha a ser estabelecido no Regulamento a que alude a cláusula 73.^a.

Cláusula 38.^a

Marcação de serviços em datas festivas

1 - A fim de se conseguir uma rotação justa na marcação Serviços de Natal, Passagem de Ano e Páscoa, estabelece-se a seguinte valorização:

- Dia 24 de Dezembro 10
- Noite de Natal (24 para 25 de Dezembro) 30
- Dia de Natal 15
- Dia 31 de Dezembro 10
- Noite de passagem de ano 20
- Dia 1 de Janeiro 10
- Domingo de Páscoa 15

2 - O processamento das marcações dos serviços referidos no número anterior obedecerá às seguintes normas:

a) A valorização obtida com a aplicação dos valores fixados no número anterior determinará a ordenação dos Tripulantes nas diversas categorias;

b) A ordenação será feita por ordem crescente de pontuação;

c) Em caso de igualdade de pontuação, será beneficiado o Tripulante de maior antiguidade de serviço na categoria;

d) Aos trabalhadores que ingressarem no quadro do pessoal navegante ou aos Tripulantes que mudarem de categoria será atribuída a pontuação do elemento de menor pontuação;

d) Aos Tripulantes do mesmo agregado familiar ser-lhes-á atribuídos serviços afins quando o declararem desejar, caso em que lhes será atribuída a pontuação mais desfavorável.

3 - As regras estabelecidas na presente cláusula não se aplicarão nos casos em que os serviços realizados nas condições ou datas aqui previstas o forem em regime de voluntariado.

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

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

Cláusula 39.^a

Refeições para Bordo

1 - O regime de refeições dos tripulantes durante a prestação de serviço, tanto em terra como a bordo, será regulamentado no Plano de Alimentação, nos termos da alínea c) da cláusula 73.^a.

2 - A aplicação do Plano de Alimentação previsto no número anterior pressupõe a não tomada de refeições em terra, excepto as que constarem do respectivo horário.

3 - A Empresa assegura o transporte dos tripulantes, de e para o seu domicílio, para executar um serviço de voo ou de simulador, nos termos definidos no Regulamento de Transportes referido na alínea d) da cláusula 73.^a.

4 - Por acordo a estabelecer individualmente com cada tripulante, a Empresa poderá substituir a prestação de transporte prevista no número anterior pela atribuição de um subsídio a definir no Regulamento de Transportes.

5 - Para todos os serviços de voo de duração igual ou superior a cinco horas será fornecida para bordo uma refeição ligeira constituída por duas sandes, uma peça de fruta e um iogurte.

SECÇÃO III

Regime Especial Feminino

Cláusula 39.^a – A

Protecção na gravidez e maternidade

1 - O pessoal navegante feminino com filhos até 3 anos de idade e desde que o solicite, poderá, com o acordo da Empresa, ser transferido temporariamente para serviços em terra compatíveis com as suas aptidões profissionais e categorias, auferindo 35% da retribuição fixa ou a remuneração correspondente à nova função, se superior.

2 - O período em terra não é contado para efeitos de evolução na carreira profissional.

3 - O PNC, em estado de gravidez superior a três meses, e desde que por imposição clínica, será colocado temporariamente em serviço de terra compatível com as suas aptidões profissionais e categoria, auferindo o vencimento a que se refere a cláusula 54.^a.

4 - As faltas dadas por motivos de gravidez e parto não contam para efeitos da determinação da antiguidade de companhia e de quaisquer regalias.

SECÇÃO IV

Duração do Descanso

SUBSECÇÃO I

Repouso

Cláusula 40.^a

Definições

1 - **Período de repouso** – período no solo, em local apropriado durante o qual o Tripulante está, obrigatoriamente, desligado da prestação de trabalho.

2 - **Local de repouso** – Fora da base, aquele que dispõe de serviços hoteleiros completos e apropriados para descanso dos Tripulantes; na base, a residência do Tripulante.

3 - **Período nocturno de repouso** – período de 8 horas consecutivas entre as 22h00 e as 08h00 da base nos voos com estadia que inclua, pelo menos, 3 períodos nocturnos de repouso.

Cláusula 41.^a

Período de repouso

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

2 - Entre o termo de um período de repouso e o início de um período de voo subsequente, deverá mediar um intervalo de tempo de 30 minutos, acrescido do tempo de transporte previsto no respectivo regulamento.

3 - Após um PSV, 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 número anterior.

4 - O estabelecido nos n.ºs 2 e 3 só será aplicável em relação ao descanso mínimo.

5 - Sempre que o descanso mínimo seja calculado na base de 1,5 vezes o período de preparação referido nos n.ºs 2 e 3 será reduzido, respectivamente para 15 e 10 minutos, não podendo o período de repouso ser inferior a 8 horas e 45 minutos, salvo se aceite pelo Tripulante.

Cláusula 42.^a

Alojamento nas Escalas

1 - A Empresa garantirá aos Tripulantes, sempre que estes se desloquem por motivos de serviço de voo, alojamento em quarto individual.

2 - A escolha do hotel será feita pela Empresa, após parecer do Sindicato.

Cláusula 43.^a

Lugares de descanso

Eliminada.

Subsecção II

Cláusula 44.^a

Folga semanal

1 - Os Tripulantes terão um período livre de serviço de, pelo menos, 48 horas consecutivas por semana.

2 - O início de cada um dos períodos livres é contado a partir das 00h00, 06h00, 12h00 e 18h00 depois do período respectivo.

3 - A folga não poderá ser imediatamente precedida de serviço de assistência.

4 - Os Tripulantes terão direito ao gozo de um período de folga semanal que inclua um Sábado e um Domingo de 8 em 8 semanas.

5 - As situações de licença sem vencimento, incapacidade física temporária, impedimento prolongado não imputável à Empresa, o gozo de férias, bem como qualquer falta à prestação de serviço que coincida com um fim-de-semana, interrompem a contagem das 8 semanas referidas no n.º 4, a qual será retomada a partir da apresentação do Tripulante regressado de qualquer daquelas situações.

Cláusula 45.^a

Alteração de folgas

1 - Só com o acordo prévio do Tripulante poderá ser alterado qualquer período de folga semanal constante da sua escala quinzenal.

2 - Para efeitos do número anterior, não são consideradas alterações à folga semanal as que resultem da aplicação da cláusula 34.^a e da cláusula 36.^a, até três vezes por trimestre, e de alterações comerciais ou irregularidades operacionais ocorridas quando o Tripulante se encontrar fora da base.

3 - Também não é considerada alteração à folga a alteração do seu início das 00h00 para as 06h00, das 06h00 para as 12h00, ou das 12h00 para as 00h00 seguintes, quando não colida com o planeamento do Tripulante ou, quando colidindo este o autorize.

Cláusula 46.^a

Pretensões dos Tripulantes

1 - Os Tripulantes terão direito a acumular três folgas (seis dias) duas vezes em cada trimestre civil, desde que solicitadas com 30 dias de antecedência.

2 - 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.

Cláusula 47.^a

Folga por ausência da base

Eliminada.

Cláusula 48.^a

Escala de folgas

1 - As escalas de folgas serão levadas ao conhecimento dos Tripulantes nos termos previstos na cláusula 32.^a

2 - As folgas não incluem tempos de repouso que, para o efeito, serão considerados de trabalho.

CAPÍTULO IV

Suspensão da Prestação de Trabalho

Cláusula 49.^a

Férias

1 - Os Tripulantes têm direito, em cada ano civil, a vinte e seis dias úteis de férias.

2 - Quando gozadas interpoladamente, os períodos de férias não poderão exceder o número de três.

3 - A nenhum Tripulante pode ser imposto o gozo do seu maior período de férias fora do período compreendido entre 1 de Maio e 31 de Outubro, sem prejuízo do disposto no n.º 4 desta cláusula e do disposto na cláusula 51.^a acerca do processo de marcação de férias.

4 - A Empresa poderá recusar a marcação de mais do que 10 (dez) dias úteis de férias, no período compreendido entre 1 de Junho e 30 de Setembro, podendo, contudo, o Tripulante acumular duas folgas a este período.

Cláusula 50.^a

Critério de marcação de férias

Será elaborada uma escala rotativa de modo a permitir que todos os Tripulantes gozem alternadamente férias nos diversos meses do ano.

Cláusula 51.^a

Processamento de marcação de férias

1 - O ano é dividido em quinzenas valorizadas de 24 a 1, efeitos de pontuação:

Quinzena	Pontuação
1. ^a de Agosto	24
2. ^a de Agosto	23
2. ^a de Julho	22
1. ^a de Setembro	21
1. ^a de Julho	20
2. ^a de Setembro	19
2. ^a de Junho	18
1. ^a de Junho	17
1. ^a de Outubro	16

2. ^a de Dezembro	15
2. ^a de Maio	14
1. ^a de Maio	13
2. ^a de Abril	12
1. ^a de Abril	11
2. ^a de Outubro	10
2. ^a de Março	9
1. ^a de Novembro	8
1. ^a de Março	7
2. ^a de Novembro	6
1. ^a de Janeiro	5
2. ^a de Fevereiro	4
2. ^a de Janeiro	3
1. ^a de Fevereiro	2
1. ^a de Dezembro	1

2 - Ordenam-se, em seguida, os meses segundo o resultado da pontuação acumulada das quinzenas:

Meses Pontuação

Agosto	47 pontos
Julho	42 pontos
Setembro	40 pontos
Junho	35 pontos
Maio	27 pontos
Outubro	26 pontos
Abril	23 pontos
Dezembro	16 pontos
Março	16 pontos
Novembro	14 pontos
Janeiro	8 pontos
Fevereiro	6 pontos

3 - A partir do programa de exploração para o ano seguinte calculam-se as dotações de Tripulantes de férias para cada mês.

4 - Com base na posição relativa para férias, na pontuação de cada mês e nas dotações mensais de férias, elabora-se o plano de férias, dentro dos seguintes princípios:

a) As férias de cada Tripulante serão marcadas, segundo a sua ordenação relativa, ocupando os meses mais pontuados, por ordem decrescente de pontuação, até à absorção das respectivas dotações;

b) Aos Tripulantes constituindo agregado familiar ser-lhes-á atribuída a posição relativa correspondente ao cônjuge de maior pontuação.

5 - Talvez fixado o plano de férias, os Tripulantes deverão, no prazo de um mês, assinalar no referido plano as alterações que pretendam.

6 - Findo o prazo referido no número anterior, a Empresa averbará no plano, por ordem de preferência, as alterações possíveis.

7 - A pontuação para o ano seguinte será a que resultar do plano inicial e não do decorrente das alterações efectuadas. A única excepção que determinará a correcção de pontuação é a alteração por motivos de serviço.

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

9 - Ao passar de uma Divisão para outra, cada Tripulante mantém a sua pontuação anterior.

10 - O trabalhador que ingresse no quadro de pessoal de voo adquirirá a pontuação mais elevada.

Cláusula 52.^a

Alteração ou interrupção do período de férias do PNC

1 - A alteração do período de férias já estabelecido, ou a interrupção do já iniciado, só é permitida com base no interesse fundamentado do Tripulante ou da Empresa.

2 - A alteração ou interrupção por interesse da Empresa constitui esta na obrigação de indemnizar o Tripulante por todos os prejuízos que comprovadamente haja sofrido, na pressuposição de que gozaria férias na época fixada.

3 - No caso de alteração ou interrupção de férias, o Tripulante terá direito na marcação de férias do ano seguinte a utilizar a pontuação que lhe for mais favorável, entre a correspondente ao período marcado e ao período efectivamente gozado.

4 - No caso de alteração do período de férias por conveniência da Empresa, todas as horas de voo realizadas dentro do período previamente marcado para as férias serão contadas com o coeficiente 1,25 para efeitos do crédito anual.

5 - No caso de interrupção do período de férias, por conveniência da Empresa, todas as horas de voo realizadas dentro do período previamente marcado para as férias serão remuneradas para além do crédito anual.

Cláusula 53.^a

Suspensão preventiva

Em caso de suspensão preventiva por razões disciplinares, o Tripulante mantém o direito à retribuição mensal prevista nas cláusulas 54.^a e 55.^a.

Cláusula 53.^a-A

Regeneração

Eliminada.

CAPÍTULO V

Retribuição do trabalho

Cláusula 54.^a

Remuneração mensal

1 - A remuneração mensal dos Tripulantes de cabine é constituída pelo vencimento fixo e vencimento de senioridade, calculados em função da categoria e antiguidade de Companhia, conforme tabela constante do Anexo C.

2 - A remuneração mensal corresponde ao número de horas de exercício de funções de voo constante da mesma tabela.

3 - As horas excedentes dos quantitativos fixados como crédito anual serão remuneradas pelos respectivos valores horários e serão distribuídas equitativamente pelos Tripulantes de igual função e equipamento.

4 - As horas provenientes de convocações de urgência entram no cômputo do crédito anual dos Tripulantes que as executam sendo pagas, no entanto, independentemente do limite daquele crédito ser atingido ou não.

5 - Aplica-se às horas provenientes de convocação de urgência a distribuição equitativa prevista na parte final do n.º 3.

6 - Os quantitativos a que se referem os n.ºs 3 e 4 serão pagos juntamente com o vencimento do mês de Janeiro seguinte.

Cláusula 55.^a

Gratificação pelo exercício de funções em terra

Aos Tripulantes que, cumulativamente com funções de voo, exerçam funções permanentes em terra ou de instrução, será atribuída uma remuneração a fixar por acordo entre a Empresa e o Sindicato outorgante.

Cláusula 56.^a

Contagem do tempo de voo

1 - O tempo de voo será determinado de calço a calço conforme indicação do relatório do Comandante.

2 - O tempo de voo será corrigido em função dos seguintes coeficientes:

- Voo ferry ou de ensaio 2
- Voo nocturno 1,25
- Voo em feriado 2
- Voo em folga 2
- Voo extra-crew (seguido ou antecedido de serv/voo) 1
- Voo extra-crew (seguido de período de repouso) 0,5

Cláusula 57.^a

Retribuição nas férias

1 - Durante o período de férias o Tripulante tem direito à retribuição a que se referem as cláusulas 54.^a e 55.^a.

2 - O Tripulante tem igualmente direito a um subsídio de montante igual ao da retribuição referida no número anterior, que lhe será pago com a retribuição do mês imediatamente anterior ao do gozo de férias.

Cláusula 58.^a

Subsídio de Natal

1 - O Tripulante tem direito anualmente, a um subsídio de montante igual ao da retribuição mensal, a pagar conjuntamente com o vencimento de Novembro.

2 - No ano de admissão e no ano da cessação de trabalho, este subsídio será pago na proporção do tempo de trabalho prestado.

Cláusula 59.^a

Faltas ao serviço

1 - Em caso de faltas ao serviço, será descontado ao Tripulante o valor correspondente a 1/30 da retribuição mensal por cada dia em que se mantiver indisponível para o serviço.

2 - Não se aplica o disposto no número anterior quando a falta ao serviço resultar do cumprimento de obrigações legais, acidente de trabalho ou doença profissional, ou esteja prevista no n.º 2 da cláusula 77.^a do AE.

2.1 - No caso das faltas previstas para assistência inadiável a membros do agregado familiar (excepto a menores de 10 anos), os três primeiros dias de ausência justificada, apenas obrigam a empresa ao pagamento de 50% da remuneração líquida diária do Tripulante.

2.2 - Sem prejuízo do estabelecido no número anterior, as faltas dadas pelos Tripulantes admitidos a partir de 1 de Janeiro de 2004, justificadas por assistência inadiável a membros do agregado familiar, apenas obrigam a empresa ao pagamento de 80% da sua retribuição líquida mensal correspondente ao período de ausência.

3 - Reverterá a favor da Empresa o valor pago nos termos do n.º 2 sempre que o Tripulante dele seja indemnizado por terceiros.

Cláusula 60.^a

Seguros de valores a cargo

Eliminada

CAPÍTULO VI

Segurança social

Cláusula 61.^a

Perda de capacidade técnica

1 - O Tripulante 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 em terra compatível com as suas habilitações e qualificações profissionais, auferindo o vencimento correspondente ao mesmo.

2 - O Tripulante 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.

Cláusula 62.^a

Extinção de funções de equipamento

1 - No caso de extinção de funções ou de equipamento, os Tripulantes, que não obtenham aprovação no segundo curso que frequentarem para a nova qualificação serão transferidos para um serviço em terra compatível com as habilitações e qualificações profissionais, mantendo a retribuição prevista no n.º 2 da cláusula anterior, salvo se a retribuição atribuída ao cargo em terra for superior, caso em que será esta a devida.

2 - Eliminado

Cláusula 63.^a

Assistência na doença

1 - Durante o período previsto na Lei para concessão do subsídio de doença pela Previdência Social, a Empresa pagará a todo o Tripulante na situação de doença impeditiva da prestação de trabalho o valor líquido correspondente à retribuição ilíquida relativa ao período de doença, revertendo a favor da Empresa o direito àquele subsídio, se e na medida em que for devido.

1.1. Nos três primeiros dias de ausência justificada por doença, o Tripulante receberá 50% do valor líquido diário;

1.2. Qualquer Tripulante, admitido a partir de 1 de Janeiro de 2004, na situação de doença impeditiva da prestação de trabalho, receberá 80% da sua retribuição líquida mensal durante o período previsto na lei para a concessão do subsídio de doença pela Segurança Social, cobrindo a SATA a diferença entre tal subsídio e os 80%, a partir do terceiro dia, exclusive, e revertendo a favor da empresa o direito a aquele subsídio, se e na medida em que for devido.

2 - A Empresa tomará a seu cargo toda a assistência médica, medicamentosa e hospitalar necessária em caso de doença ou acidente ocorrido fora da base.

3 - Considera-se retribuição ilíquida relativa ao período de doença o valor da retribuição a que se referem as cláusulas 54.^a e 55.^a, proporcional aos dias em falta.

Cláusula 64.^a

Incapacidade física temporária

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

Cláusula 65.^a

Incapacidade física permanente

1 - O Tripulante que se encontre em situação de incapacidade permanente para o serviço de voo, poderá optar no prazo de 60 dias, a contar da data da declaração daquela incapacidade, por ocupação em serviço de terra compatível com as suas habilitações e aptidões e com a lesão de que esteja afectado, ou pela reforma por invalidez.

2 - O contrato de trabalho caduca na falta de opção ou no momento em que é concedida a reforma, sendo reportados os seus efeitos à data do respectivo requerimento.

3 - Se o Tripulante optar pela ocupação em actividade compatível com as suas habilitações e aptidões, observar-se-á o seguinte:

a) Se a incapacidade resultar de acidente de trabalho ou doença profissional, não lhe poderá ser paga retribuição inferior à prevista no cálculo anterior;

b) Se a incapacidade não tiver resultado de doença profissional ou acidente de trabalho, o Tripulante terá direito a uma retribuição composta pela correspondente à

função exercida em terra, acrescida do vencimento de senioridade já vencido na anterior função.

Cláusula 66.^a

Retirada do serviço de voo

1 - O Tripulante que seja retirado do serviço de voo por perda temporária ou definitiva dos requisitos legais para o exercício dessas funções, por razões imputáveis à Empresa terá direito à retribuição fixa mensal auferida pelos Tripulantes da sua categoria, acrescida do vencimento de senioridade.

2 - O Tripulante, 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 previsto no número anterior, a oportunidade de regresso do Tripulante ao serviço de voo será definida pela Empresa, mas não poderá ser posterior à abertura da primeira vaga após a manifestação do desejo de regresso.

4 - No momento do regresso ao serviço de voo, após situação de retirada temporária, o Tripulante será integrado no início da categoria possuída na data da retirada.

Cláusula 67.^a

Protecção em caso de pirataria e sabotagem

1 - Qualquer Tripulante que em serviço seja vítima de actos de pirataria terá direito à manutenção da sua retribuição durante a eventual detenção, devendo a Empresa empreender todas as diligências para a sua libertação e repatriamento e suportando as respectivas despesas.

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

3 - A Empresa suportará a cobertura dos riscos a que alude o n.º 1 da cláusula 70.^a, quando resultantes de actos de pirataria e sabotagem.

Cláusula 68.^a

Risco de guerra

1 - Os Tripulantes antes do início da viagem, terão de ser informados que o avião sobrevoará zonas geográficas ou aterrará em aeroportos de países em estado de guerra civil ou internacional, só seguindo viagem com o seu acordo reduzido a escrito.

2 - Se somente em viagem houver conhecimento de que o avião sobrevoará zonas geográficas ou aterrará em aeroportos de países em estado de guerra civil, pertencerá ao piloto comandante a decisão a tomar.

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

4 - A Empresa suportará a cobertura dos riscos a que alude o n.º 1 da cláusula 70.^a, quando resultantes serviços nas circunstâncias previstas nesta cláusula.

Cláusula 69.^a

Risco de zona epidémica

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

2 - A Empresa não poderá obrigar nenhum Tripulante a realizar serviço de voo com escalonamento em tais zonas, salvo em situações de emergência como tal definidas pela OMS.

Cláusula 70.^a

Seguros

1 - Será garantida aos Tripulantes uma apólice de seguro cobrindo os riscos de morte, incapacidade permanente e/ ou perda de licença de voo e incapacidade temporária total ou parcial, resultantes de doença ou acidente, inerentes ou não ao serviço aéreo, bem como os riscos a que se referem as clausulas 67.^a e 68.^a

2 - Sempre que a apólice a que se refere o n.º 1 seja subscrita pela Empresa, o Sindicato se o desejar poderá modificar, aditar ou revogar as garantias nela previstas, mas dessas alterações não poderá resultar para a Empresa um encargo superior a 7% da massa salarial correspondente aos Tripulantes abrangidos.

CAPÍTULO VII

Disposições finais e transitórias

Cláusula 71.^a

Progressão técnica

Eliminada.

Cláusula 72.^a

Controle de planeamento e escalas

1 - O Sindicato outorgante poderá efectuar, sempre que o pretender, análises ao planeamento, sua execução e controle histórico.

2 - A Empresa obriga-se a fornecer com oportunidade ao SNPVAC os elementos estatísticos sobre a utilização de Tripulantes.

Cláusula 73.^a

Regulamentação interna

1 - Constituem objecto de regulamentação obrigatória as seguintes matérias:

- a) Acessos;
- b) Uniformes;
- c) Deslocações em serviço, ajudas de custo e plano de alimentação;
- d) Transportes.

2 - A elaboração ou alteração dos regulamentos indicados no número anterior estão sujeitos a parecer do SNPVAC.

Cláusula 74.^a

Contactos com os Tripulantes

1 - O Tripulante não pode ser contactado por razões de serviço:

- a) Durante o período nocturno de repouso;
- b) Durante o período diurno de repouso, quando esteja subsequente a um período nocturno de trabalho;
- c) Em quaisquer circunstâncias na base, entre as 24h00 e as 06h00, excepto se estiver de assistência, de reserva ou estiver escalado para um serviço de voo com apresentação prevista para aquele período ou nas 2 horas imediatas.

2 - Para efeitos da alínea *b)* do número anterior, não se considera período de trabalho nocturno aquele cuja apresentação ocorra posteriormente às 06h00.

Cláusula 75.^a

Regulamento de acessos

As disposições referentes a profissões, categorias, funções, antiguidade, escalonamento na categoria, período de preparação, acesso hierárquico, processo de avaliação, progressão técnica, factores de condicionamento e reconversão dos Tripulantes, bem como a formação profissional, podem ser alteradas por acordo entre a Empresa e o Sindicato, no âmbito do Regulamento a que se refere a alínea *a)* da clausula 73.^a.

Cláusula 76.^a

Exclusão de âmbito

Eliminada.

Cláusula 77.^a

Estatística de voo

Eliminada.

Cláusula 78.^a

Comissão de vendas

Do produto bruto realizado em cada serviço de voo será retirada uma percentagem de 15% a distribuir pelos Tripulantes de cabine, sendo 3% para o responsável pelas vendas e os restantes 12% distribuídos equitativamente por todos os Tripulantes de cabine incluindo aquele.

Cláusula 79.^a

Carácter Globalmente mais Favorável

Acordam expressamente as partes outorgantes que as condições de trabalho estabelecidas neste Acordo são globalmente mais favoráveis que as anteriormente estabelecidas.

Cláusula 80.^a

Tabela salarial

Os valores salariais, constantes das tabelas anexas (Anexo C) são para vigorar nos anos 2003 e 2004.

ANEXO A

Profissões e categorias

I – Profissões

1 - Os Tripulantes agrupam-se na seguinte profissão:

- Comissário e Assistente de Bordo.

II – Categorias

A profissão referida em I subdivide-se nas seguintes categorias:

1 - **Supervisor de Cabine Sénior** – Elemento qualificado na função de supervisor de cabine, com 10 anos de antiguidade de serviço e um mínimo de 4 anos na categoria de supervisor de cabine no exercício efectivo dessa função.

2 - **Supervisor de cabine** – Elemento qualificado na função de supervisor de cabine, em aviões subscónicos certificados na Empresa para mais de 250 passageiros, com o mínimo de 4 anos na categoria de Chefe de cabine no exercício efectivo dessa função.

3 - **Chefe de cabine Sénior** – Elemento Qualificado na função de Chefe de cabina, com 10 anos de antiguidade de serviço e um mínimo de 4 anos na categoria de Chefe de cabina no exercício efectivo dessa função.

4 - **Chefe de Cabine** – Elemento Qualificado na função de Chefe de Cabina, com um mínimo de 4 anos na categoria de comissário ou Assistente de bordo no exercício efectivo dessa função.

5 - Eliminado.

6 - Eliminado.

7 - **Comissário ou Assistente de Bordo** – Elemento qualificado pela empresa para o desempenho da função de Comissário ou Assistente de Bordo.

8 - **Verificador** – Elemento efectivo do quadro de PNC da Empresa devidamente qualificado na função de verificação.

9 - **Instrutor** – Elemento efectivo do quadro de PNC da Empresa devidamente qualificado na função de instrução.

10 - **Monitor de instrução** – Elemento efectivo do quadro de PNC da Empresa devidamente qualificado na função de coadjuvar a instrução.

11 - As categorias de Verificador, Instrutor e Monitor de Instrução não correspondem a categorias profissionais remuneradas.

ANEXO B

Definição de Funções

Pessoal Navegante de Cabine

a) **Supervisor de Cabine** – Membro da tripulação que supervisiona o serviço de cabine, no sentido de que seja prestada completa assistência aos passageiros e Tripulantes técnicos, segundo as rotinas estabelecidas, velando pelo seu conforto e segurança; Coordena o serviço nas várias zonas do avião através da orientação dada aos Chefes de Cabine nas

tarefas respectivas, sempre que necessário; Controla a elaboração, com a colaboração dos Chefes de Zona, da documentação referente ao serviço de cabine, bem como a respeitante a passageiros, tripulação e carga do avião; Nas escalas sem representação da Empresa, efectua, quando necessário, com a supervisão de Comandante e em cooperação com os Chefes de Zona, as diligências adequadas ao alojamento e alimentação convenientes dos passageiros e Tripulantes; Quando razões prementes o justifiquem ou imponham, modifica as rotinas de serviço de cabine mediante informação prévia ao Comandante; É directamente responsável, perante o Comandante, pela qualidade de serviço de cabine.

b) **Chefe de Cabine** – Membro da tripulação devidamente qualificado que chefia o serviço de cabine no sentido que seja prestada completa assistência aos passageiros e Tripulantes técnicos segundo as rotinas estabelecidas, velando pelo seu conforto e segurança; Coordena o serviço em toda a cabine do avião através da orientação dada aos restantes membros do PNC nas tarefas respectivas; Controla a elaboração, com a colaboração dos outros elementos responsáveis por tal, da documentação geral referente ao serviço de cabine, passageiros, tripulação e carga do avião. Nas escalas sem representação da Empresa, efectua, quando necessário, com a supervisão do Comandante e em cooperação com os Chefes de zona, as diligências adequadas ao alojamento e alimentação conveniente dos passageiros e Tripulantes; Quando razões prementes o justifiquem ou imponham modifica as rotinas de serviço de cabine, mediante informação prévia ao Comandante; É directamente responsável, perante o Comandante pela qualidade de serviço de cabine; No caso de Chefia de Zona em aviões que tal se justifique, é responsável perante o Supervisor de Cabine pela qualidade de serviço na zona a seu cargo.

c) **Comissário ou Assistente de Bordo** – Presta serviço a passageiros em aviões, sobre normas de procedimento a bordo e encarregando-se da sua alimentação a fim de lhes garantir bem-estar e segurança durante o voo; Procede à recepção dos passageiros à entrada do avião, saudando-os e indicando-lhes os lugares que lhes estão destinados; Confere o número de passageiros embarcados antes da descolagem, verificando os lugares ocupados a fim de se certificar da sua correspondência à documentação do voo; Transmite aos passageiros as saudações da tripulação e da Empresa, informações sobre o voo e recomendação de segurança; Verifica a observância das normas de segurança antes da descolagem e aterragem e em outras ocasiões, inspeccionando a cabine de passageiros em toda a sua extensão; Verifica os alimentos e bebidas embarcadas examinando frigoríficos, armários e outros depósitos para se assegurar de que estão de acordo com o consumo previsto; Serve alimentos e bebidas aos Tripulantes e passageiros, observando os horários estabelecidos e as suas preferências; Presta socorros aos passageiros que apresentam sinais de indisposição física ministrando-lhes medicamentos simples e dispensando-lhes outros cuidados; Dá instruções referentes a procedimentos a serem adoptados em situações de emergência, indicando a utilização dos salva-vidas, máscaras de oxigénio e outros equipamentos de segurança, assim como de saídas de emergência, para evitar o pânico em alguma eventualidade; Regista as actividades, irregularidades e outros dados relativos ao seu sector, preenchendo documentos específicos de voo e entregando-os à Empresa de modo a permitir a tomada de medidas convenientes; Controla o equipamento existente a bordo; Por vezes verifica se os formulários de emigração e desembarque estão adequadamente preenchidos e cumpre outras formalidades.

d) **Verificador** – Tripulante de cabine devidamente qualificado com competência para, em serviço de verificação, analisar, avaliar e registar o nível de proficiência do PNC em serviço de voo, bem como propor medidas conducentes à melhoria do serviço de assistência a bordo.

e) **Instrutor** – Tripulante de cabine devidamente qualificado com competência para ministrar cursos de voo e avaliar e classificar os instrumentos nele integrados.

f) **Monitor de instrução** – Tripulante de cabine devidamente qualificado com competência para coadjuvar o Instrutor na administração de cursos de voo, designadamente a sua preparação e leccionação.

ANEXO C

Tabela Pessoal Navegante de Cabine

2003

Categorias	Vencimento Base	Senioridade
C/C Sénior	€ 1.650.00	€ 17.00
C/C Início	€ 1.596.00	€ 17.00
CAB VI	€ 1.512.00	€ 17.00
CAB V	€ 1.423.00	€ 17.00
CAB IV	€ 1.365.00	€ 17.00
CAB III	€ 1.313.00	€ 17.00
CAB II	€ 1.070.00	€ 17.00
CAB I	€ 944.00	€ 17.00
CAB Início	€ 738.00	€ 17.00

Ajuda de custo:

C/C, C/C Início	€ 26.50
CAB VI, V, IV	€ 22.20
CAB III, II, I, Início	€ 15.40

Subsídio Alimentação € 05.37

Sub. Despesas Transporte € 07.93

Aterragem € 02.75

Tabela Pessoal Navegante de Cabine

2004

Categorias	Vencimento Base	Senioridade
C/C Sénior	€ 1.696.00	€ 17.50
C/C Início	€ 1.640.00	€ 17.50
CAB VI	€ 1.554.00	€ 17.50
CAB V	€ 1.463.00	€ 17.50
CAB IV	€ 1.403.00	€ 17.50
CAB III	€ 1.350.00	€ 17.50
CAB II	€ 1.100.00	€ 17.50
CAB I	€ 970.00	€ 17.50
CAB Início	€ 759.00	€ 17.50

Ajuda de custo:

C/C, C/C Início	€ 27.50
CAB VI, V, IV	€ 23.00

CAB III, II, I, Início € 16.00

Subsídio Alimentação e Sub. Despesas Transporte € 14.10

Aterragem € 02.75.

1 - Os escalões de CAB evoluem por anuidades contadas em conformidade com a Cláusula 5.ª do AE/ R.I.P.N.C., nos termos seguintes:

- CAB VI – cinco anuidades de CAB V;
- CAB V – três anuidades de CAB IV;
- CAB IV – três anuidades de CAB III;
- CAB III – três anuidades de CAB II;
- CAB II – duas anuidades de CAB I
- CAB I – duas anuidades de CAB Início;
- CAB Início.

2 - Os trabalhadores que tiverem celebrado contratos de trabalho com a empresa nos anos de 1988, 1989 e 1990, para cobrir a época alta, no caso de serem novamente contratados, ao perfazerem 24 meses de efectivo serviço de voo, por somatório dos diversos contratos já efectuados, passarão a ser remunerados pelo vencimento correspondente ao escalão imediatamente superior (CAB I), sem prejuízo de a sua evolução na carreira se processar nos termos previstos em 1.

3 - O crédito anual de horas de serviço de assistência será de 290 horas.

4 - **Retribuições:**

4.1. É criada a categoria de CAB0, para os efeitos exclusivamente remuneratórios, aplicável apenas a Tripulantes contratados a termo e enquanto nesta situação, sendo eliminado para todos os demais efeitos, nomeadamente evolução na carreira e de antiguidade. O vencimento base na categoria CAB0 é de 100.000\$00 (cem mil) escudos.

4.2. A evolução salarial relacionada com os escalões terá lugar, salvo verificação das seguintes condições:

- a) A realização de 75% da média ponderada anual de horas de voo;
- b) Falta injustificada de assiduidade, no período de permanência no escalão possuído;
- c) Existência de sanções disciplinares que não sejam repreensões, no período de permanência no escalão possuído;
- d) Pendência de processos disciplinares;
- e) Ocorrência de motivo justificativo em contrário relacionado com o exercício ou conduta profissionais desde que expresso e fundamentado por escrito.

4.3. No caso previsto na alínea d) do número anterior, a evolução salarial só não se efectivará enquanto não estiver concluído o processo disciplinar e se dele resultar a aplicação de sanção disciplinar que não seja repreensão. Se do processo disciplinar resultar sanção de repreensão ou ausência de sanção, a evolução será efectivada com efeitos a partir da data em que devia ter tido lugar.

4.4. No caso previsto na alínea d), o motivo invocado será comunicado, em documento escrito, ao Tripulante, que poderá contestar e dele recorrer. A impugnação será apreciada pela Comissão de Relações de Trabalho constituída nos termos da cláusula 133.ª do AE em vigor, e se for considerada procedente, a evolução será efectivada com efeitos a partir da data em que devia ter tido lugar.

4.5. Ocorrendo qualquer motivo impeditivo de evolução salarial, esta terá lugar no ano imediatamente a seguir, salvo se ocorrer, então, o mesmo ou outro motivo impeditivo. A inexistência de motivos impeditivos será referenciada a um número de anos, seguidos ou interpolados, correspondente à permanência mínima no escalão possuído.

4.6. A passagem de C/C Início a C/C Sénior efectuar-se-á por antiguidade.

4.7. Para os Tripulantes de cabine admitidos directamente para o quadro por tempo indeterminado, o período experimental corresponde ao período inicial de 180 dias de execução do contrato de trabalho.

4.8. Os Tripulantes admitidos mediante contrato sem termo e que no ano anterior à sua admissão tenha prestado serviço à Empresa vinculados por contrato a termo, o período experimental corresponderá ao tempo em falta para se perfazer o período a que se alude no número anterior.

5-9.ª Aterragem:

5.1. Considerando que a SATA, por força do regulamento interno, não pode programar serviços de voo com mais de oito aterragens e que a necessidade de ultrapassar este limite apenas poderá surgir em situações excepcionais, não programadas, o SNPVAC, atendendo aos interesses da Empresa e dos utentes, recomenda aos seus associados que não inviabilizem a conclusão das operações em que, naquelas circunstâncias, seja necessário exceder o referido limite.

5.2. Nos serviços de voo em que seja excedido o limite de 8 (oito) aterragens a SATA atribuirá aos Tripulantes de cabine uma compensação On Board no valor de € 75.

6-Subsídio de Alimentação. Formação profissional

Por cada dia útil em acções de formação profissional é devido ao Tripulante um subsídio de alimentação (€ 11,00), desde que se verifique a presença do mesmo durante 4 horas e 30 minutos ou mais.

Texto consolidado, elaborado em 23 de Outubro de 2008.

Pela SATA AIR Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., *Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl, José Adriano Ávila, Raffaella Giovanna Marta Aurino e Alexandra Vieira*. Pelo SNPVAC – Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil, *Henrique Miguel Louro Martins, Carlos Afonso Sousa Castelo, Nuno Miguel Duarte Lobo da Silva, Crisálida Marília Correia Tavares e Fátima Meireles*.