

Direção Regional do Emprego e Qualificação Profissional

Acordo Empresa n.º 12/2017 de 8 de setembro de 2017

**AE entre a SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, SA e o SPAC -
Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil - Alterações.**

Primeira alteração ao Acordo de Empresa celebrado entre a SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, SA e o SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, 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.

CAPÍTULO I

Âmbito e vigência

Secção I

Âmbito, área e vigência

Cláusula 2.^a

Início da vigência e produção de efeitos

1 - O presente 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 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) Protocolo de Utilização de Oficiais Pilotos em Função de Comando na redação consolidada de 23 de julho de 2010;
- 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.

CAPÍTULO IV

Interrupção do trabalho

Secção I

Férias

Cláusula 22.^a

Duração e marcação do período de férias

1 - Os Pilotos têm direito, em cada ano civil, a um total de 38 dias de calendário de férias, que podem ser gozados até um máximo de 4 períodos distintos.

2 - A marcação das férias deve ser feita por comum acordo, tendo de ser gozadas entre 7 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.

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 que podem beneficiar de 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 verão, 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

Regulamento de Admissões, Antiguidades, Acessos e Categorias (RAAAC)

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 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 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.

Regulamento de Utilização e Prestação de Trabalho (RUPT)

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 00:00 de 1 de janeiro e terminando às 23:59 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 29.^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 00:00.

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. 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 às 22:00 horas e às 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 às 02:00 horas e às 05:59 horas do local em que o Piloto estiver aclimatizado.

Período diurno - período compreendido entre às 06:00 horas e às 19:00 horas (UTC).

Período noturno - período compreendido entre às 19:00 horas de um dia e às 06:00 horas do dia seguinte (UTC).

Período noturno de repouso - período de oito horas consecutivas, entre às 22:00 e às 07:59 (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 às 23.00 horas e às 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 constante da escala mensal do Piloto durante o qual o Piloto permanece à disposição da Empresa com vista a efetuar qualquer serviço de voo,

na sequência de atraso, cancelamento, mudança de equipamento, 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 $\frac{1}{24}$ do globo terrestre e com uma extensão de 15.º de longitude, ou seja, uma hora de tempo.

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 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 18.^a

Anulação de nomeações

1 - No caso de anulação de nomeação para o serviço de voo, a Empresa pode dispor do Piloto para executar quaisquer outros serviços de voo desde que seja colocado em situação de reserva 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 da hora do início do serviço de voo inicialmente programado superior a 2 horas, salvo se for comunicado ao piloto com 24h de antecedência ou 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 24h de antecedência ou salvo acordo prévio do piloto;
- c) o prolongamento em mais de 4 horas de PSV do horário previsto para a conclusão do serviço de voo inicial, ou 5 horas quando não se verificar a antecipação prevista na alínea a), salvo se comunicado ao piloto com 13h de antecedência ou salvo acordo prévio do Piloto;
- d) rotações com estadia igual ou superior a 2 (duas) noites (se o voo programado o não previa), salvo se comunicado ao piloto com 48 horas de antecedência ou salvo acordo prévio do piloto.

3 - A Empresa compensará o Piloto com 24 horas livres de serviço (F24), a atribuir nos termos da Cláusula 42.^a (Banco de F24), sempre que se verificar:

- a antecipação do serviço de voo;
- o prolongamento superior a 3 horas de PSV do horário previsto para a conclusão do serviço de voo;
- a existência do acordo prévio do Piloto.

4 - Qualquer nomeação no âmbito desta cláusula tem de ser efetuada com um mínimo de 13 horas de antecedência, ou superior se assim estiver previsto nesta cláusula, salvo acordo prévio do Piloto em contrário.

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);
- b) o serviço de voo não seja prolongado em mais de quatro horas do PSV, salvo acordo prévio do piloto;
- c) só em caso de Irregularidades Operacionais é que a alteração após a apresentação e com a concordância do Piloto pode levar à nomeação para um serviço de voo que envolva *night-stop* ou estadia superior a 24 horas;
- d) se o serviço de voo for prolongado em mais de três horas ou pela aplicação da alínea c), a Empresa compensará o Piloto com 24 horas livres de serviço (F24), a atribuir nos termos da Cláusula 42.^a (Banco de F24).

Cláusula 20.^a

Convocação de urgência

1 - Todas as nomeações e alterações feitas com menos de 24 horas de antecedência e que não respeitem o estipulado nas Cláusulas 18.^a (Anulação de nomeações) e 19.^a (Alterações após apresentação)

e 37.^a (Alteração às escalas), são consideradas convocações de urgência e carecem do acordo prévio do Piloto.

2 - Por cada período de serviço de voo efetuado por convocação de urgência, o Piloto terá direito a um período de 24 horas livres de serviço (F24), a atribuir nos termos da Cláusula 42.^a (Banco de F24).

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 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.

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 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 Cláusulas 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 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) períodos 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

1 - Os dias livres de serviço (F24) adquiridos pelo Piloto, são gozados a pedido do mesmo, e carecem de autorização, para a sua calendarização, por parte da empresa.

2 - O Piloto pode utilizar dias F24 acumulados, até ao limite de 4 dias por período de férias, sem carecer da autorização prevista no número 1, desde que o pedido não seja cumulativo com o pedido de folgas na marcação de férias.

3 - O gozo de dias de F24 acumulados, solicitados ao abrigo do número 2 desta cláusula, têm prioridade sobre qualquer outro pedido de dias de folgas acumulados, devendo ser requeridos com antecedência mínima de 30 dias à publicação da escala a que se refere o seu gozo.

4 - No final de cada ano civil, o Piloto poderá receber, até ao limite de metade dos F24 acumulados (arredondados à unidade de cima), se por este for pedido, com valor equivalente a uma hora de Vencimento horário (VH), por cada dia de F24.

5 - Os dias F24 que restarem transitam para o ano seguinte, podendo ser gozados nos termos do ponto 1 até 31 de março ou, na impossibilidade de serem gozados, são pagos com valor equivalente a uma hora de Vencimento horário (VH), por cada dia de F24.

6 - A empresa publicará, na escala mensal do Piloto, os dias de F24 que tem acumulados.

Em cumprimento da alínea c), número 4, artigo 494.º e alínea g), número 1, artigo 492.º do Código do Trabalho, os outorgantes declaram que o presente acordo abrange a Empresa outorgante e 52 Pilotos representados pelo Sindicato outorgante.

Ponta Delgada, 3 de maio de 2017.

Pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, SA, *Paulo Simão Carvalho de Borba Menezes*, Presidente do Conselho de Administração e *Isabel Maria dos Santos Barata*, Vogal do Conselho de Administração. Pelo SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, *David João Ataíde da Silva Paes*, Presidente da Direção e *Luís Miguel Ramos Santos*, Vogal da Direção.

Entrado em 23 de agosto de 2017.

Depositado na Direção Regional do Emprego e Qualificação Profissional - Direção de Serviços do Trabalho, em 31 de agosto de 2017, com o n.º 20, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho.