

S.R. DO TRABALHO

Regulamento Nº SN/1981 de 6 de Agosto

Convenções Colectivas de Trabalho

AE ENTRE A SATA — SERVIÇO AÇOREANO DE TRANSPORTES AÉREOS E.P. — E O SINDICATO DOS PILOTOS DE AVIAÇÃO CIVIL (REGULAMENTO INTERNO)

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 5A.

Cláusula 2.^a

(Funções)

1. A descrição das funções correspondentes às várias categorias dos tripulantes é a constante do Anexo 5B.
2. As qualificações técnicas necessárias para cada uma das funções serão as estabelecidas pela Empresa e Sindicatos respectivos, cumpridas as disposições legais aplicáveis.
3. Não havendo acordo, nos termos do numero 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 1.º curso de voo e desde que neste venha a ser obtida aprovação, sem prejuízo, porém da antiguidade dos trabalhadores a que alude o 6 da cláusula 7ª.
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 1.º curso de qualificação para a profissão. Essa data será a do 1.º 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 turmas 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 comandante, 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 4 da cla. 7.ª, a seguir aos tripulantes de igual categoria.

Cláusula 5ª

(Exercício efectivo da função)

1. Para 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 o 1.º 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.

SECÇÃO II

Admissão e Acessos

Cláusula 6.ª

(Condições gerais e processo de admissão)

1. Os candidatos à admissão para tripulantes deverão:
 - a) Ser aprovados na inspeção 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 critérios 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. A Empresa poderá dispensar a exigência a exames psicotécnicos sempre que existam candidatos titulares de licença PLAA reconhecida pela D.G.A.C e com experiência de voo em companhias de transporte aéreo regular.

Cláusula 7.ª

(Condições preferenciais)

1. No recrutamento dos candidatos a Empresa observará a seguinte ordem de prioridade:
 - a) Candidatos com experiência para a profissão de Piloto:**
 - 1.º - Técnicos de voo possuidores da licença de piloto comercial, ou superior, reconhecida pela DGCA;
 - 2.º - Trabalhadores da Empresa possuidores da mesma licença;
 - 3.º - Candidatos do exterior, possuidores da mesma licença;
 - 4.º - Outros candidatos do exterior possuidores da mesma licença.
 - b) Candidatos «ab initio» para a profissão de Piloto:**
 - 1.º — Técnicos de voo;
 - 2.º - Instrutores de simulador e tripulantes de cabine;
 - 3.º - Outros trabalhadores da Empresa;
 - 4.º — Candidatos do exterior.
 - c) Candidatos para a profissão de Técnico de Voo:**
 - 1.º — Instrutores de simulador, tripulantes de cabine, trabalhadores técnicos de Manutenção (TMA's) e outros trabalhadores técnicos;
 - 2.º — Outros trabalhadores da Empresa;
 - 3.º — Candidatos do exterior.
 - d) Candidatos para a categoria de Comissário/Assistente de Bordo:**
 - 1.º — Trabalhadores da Empresa;
 - 2.º - Candidatos do exterior.
2. A Empresa apenas deverá recrutar candidatos, nos termos da alínea b) do número anterior, para a profissão de piloto, se não existirem candidatos em qualquer das situações da alínea a).

3. Será chamado às provas de selecção o número de candidatos considerado necessário e suficiente para o preenchimento das vagas.
4. Os candidatos aos quadros 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 clas. 3ª e 4ª, sendo irrelevante, por isso, a antiguidade de serviço que na situação de contratados a prazo hajam obtido.
5. Os candidatos que já sejam trabalhadores da Empresa manterão durante o período de exame, aprendizagem ou estagio, e sem prejuízo da retribuição atribuída aos candidatos do exterior, se superior:
 - a) Sendo trabalhadores de terra, a retribuição fixa;
 - b) Sendo PNT, vencimento base;
 - c) Sendo PNC, o vencimento a que alude a cl.ª 80ª.
6. 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 instruendos serão considerados trabalhadores da Empresa.
3. A permanência nesta situação só pode ser mantida por um período máximo de dezoito meses para os instruendos sem experiência de voo admitidos directamente para cursos de «ab initio», de doze meses para os instruendos admitidos directamente para cursos gerais, de seis meses para os instruendos admitidos para cursos de qualificação e de quatro meses para os instruendos 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 sua formação profissional, os instruendos 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 9ª

(Promoções)

1. Considera-se promoção, o acesso às diferentes categorias de cada profissão, de harmonia com o Anexo 5 A.
2. Há dois tipos de promoções:
 - a) De acesso hierárquico a funções de maior responsabilidade, tal como: de Copiloto a Comandante; 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 frequências de cursos de primeiro comando, 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 5A, possuam a experiência profissional mínima que vier a ser estabelecida por regulamento interno, nos termos da cláusula 78.^a, alínea e), para o PNT, e no regulamento a que alude a cláusula 85.^a, para o PNC.
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, estes não serão submetidos novamente a processos de avaliação quando ocorrer vaga que lhes respeite.
5. Se a vaga surgir mais de dois anos após a aprovação, Empresa, em caso de dúvida, poderá submeter o candidato a novo processo, devendo informá-lo das razões dessa decisão.
6. A Empresa implementará em futuros acessos, com parecer do Sindicato respectivo, um programa de curso teórico de comando.

Cláusula 11.^a

(Processos de Avaliação)

1. Considera-se 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 Comandante, 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 os Sindicatos intervenientes far-se-ão representar como observadores.
3. Do processo de avaliação constarão, obrigatoriamente, e por escrito, os seguintes elementos:
 - a) Informação das verificações em linha, base e simulador 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 menos de um ano, da divisão a que pertencia, para efeitos exclusivos desta avaliação;
 - c) A informação dada pelos verificadores da divisão e relacionada com a conseqüente função de comando, 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 aos Sindicatos intervenientes.

Cláusula 12.^a

(Resultado do processo de avaliação)

1. A Comissão de Avaliação comunicará individualmente aos avaliados e, a pedido destes, aos Sindicatos intervenientes, 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)

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.

Cláusula 14.^a

(Progressão Técnica)

1. A progressão técnica do PNT consiste no acesso de um equipamento a outro, segundo o progresso estabelecido no Regulamento interno a que alude o n.º 2 da cl.ª 10.^a.
2. A progressão técnica do PNC constará do regulamento a que se refere a cl.ª 85.^a.
3. Quando a Empresa adquirir novos tipos de equipamento, obriga-se a consultar os Sindicatos intervenientes para aplicação dos números anteriores.
4. As nomeações para qualquer progressão técnica fazem-se pelo escalonamento na categoria, desde que os tripulantes reúnam as seguintes condições gerais:
 - a) Não terem qualquer restrição ou limitação;
 - b) Possuírem a experiência mínima estabelecida pelos regulamentos a que alude o n.º 2 da Cl.ª 10.^a.
5. Entende-se por restrição a perda temporária ou definitiva de qualidades físicas, comprovada por exame médico a cargo do organismo oficial competente.
6. Entende-se por limitação a perda temporária ou definitiva de qualidades técnicas resultantes da falta de treino ou conhecimento técnico, comprovada por três verificações efectuadas por três verificadores diferentes, considerando-se válida a decisão tomada por maioria.
7. Para que qualquer progressão técnica se concretize é necessário que o tripulante tenha completado com aproveitamento o curso e estágio em linha respeitantes à nova qualificação.

Cláusula 15.^a

(Factores de condicionamento)

1. Consideram-se factores de condicionamento para qualquer acesso hierárquico ou progressão técnica:
 - a) Falta de aproveitamento em qualquer progressão técnica há menos de dezoito meses;
 - b) Razões de serviço fundamentadas em conveniência do exercício de determinadas funções em terra (só para progressão técnica);
 - c) Razões medicas fundamentadas;
 - d) Perspectivas de vida profissional por razões físicas inferior a quatro anos;
 - e) Idade superior a 55 anos.
2. Os padrões requeridos para a verificação das razões referidas na alínea c) do n.º anterior serão os recomendados pela ICAO.
3. Os exames médicos necessários à verificação das razões referidas na alínea d) do n.º 1 podem ser feitos pelo Serviço de Saúde da Empresa, cabendo do seu parecer recurso para uma Junta Médica

composta por três peritos, designado um pela Empresa, outro pelo Sindicato interessado e o terceiro, que presidirá, nomeado por acordo entre as partes ou, na falta de acordo, pela entidade aeronáutica competente.

4. As nomeações para progressão técnica levarão em linha de conta, na medida do possível, o desejo do tripulante, quando manifestado por escrito, sob a forma de opção, sem prejuízo de opção posterior.

Cláusula 16.^a

(Renúncia à progressão técnica)

Se um tripulante renunciar voluntariamente à progressão técnica, permanecendo, em consequência de tal facto, no tipo de equipamento para que estava qualificado, não poderá, antes que sejam decorridos doze meses desde a data da renúncia, solicitar a progressão técnica a que havia renunciado.

Cláusula 17.^a

(Impedimentos ao acesso hierárquico e progressão técnica)

1. Os impedimentos ao acesso hierárquico ou à progressão técnica, por razões a que se referem as alíneas b) e c) do n.º 1 da Cl. 15.^a, não privam o tripulante do direito de ocupar o seu lugar na primeira oportunidade subsequente, desde que tenham desaparecido os motivos de deram lugar ao impedimento.
2. Quando uma limitação resultar de a Empresa não ter facultado ao tripulante o treino ou os conhecimentos necessários, ser-lhe-á imediatamente atribuída a retribuição que lhe caberia se o acesso ou progressão se tivesse realizado na altura própria e garantida a sua posição relativa no momento em que cessar a limitação.
3. O disposto no número anterior aplica-se igualmente aos casos previstos na alínea b) do n.º 1 da Cl.^a 15.^a.

Cláusula 18.^a

(Transferências)

1. Qualquer tripulante, por interesse da Empresa 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 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.
3. Os tripulantes reconvertidos nos termos da presente cláusula terão prioridade em futura progressão técnica.
4. Aos tripulantes reconvertidos será atribuído, a título de senioridade, a diferença entre a remuneração do novo equipamento e a do equipamento de origem.

CAPÍTULO II

DEVERES DOS TRIPULANTES E DA EMPRESA

Cláusula 20ª

(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, 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 oficiais competentes e os regulamentos internos em vigor na Empresa.

Cláusula 21ª

(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-lhe 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 os 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 o solicitem;
- h) Assegurar, nas escalas externas, transporte aos tripulantes entre 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 afluência na segurança e qualidade de serviço;
- b) Dar conhecimento ao Comandante e Supervisor de Cabine 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 mencionadas, nos relatórios atrás referidos, infracções às normas sobre a conduta daqueles serviços;
- 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. Residência — Lugar onde o tripulante se encontra em regime de domicílio permanente.
11. 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.
12. 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.
13. 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.
14. Tempo de Voo — Período de tempo decorrido entre o momento em que o avião, preparado para o voo, começa a mover-se com vista uma descolagem e aquele em que se imobiliza com paragem dos motores.
15. Etapa — Trajecto entre uma descolagem e a aterragem subsequente sempre que não se efectue no mesmo aeródromo.
16. Voos com limitações técnicas — Os voos em que por deficiências técnicas, não é permitido transportar carga ou passageiros (voos ferry).
17. Voos de instrução — Voos destinados a instrução de tripulantes nas diversas funções previstas na regulamentação em vigor
18. Voos de Verificação — Voos que, por imposição legal ou, regulamentar, se destinam a avaliar a competência, capacidade e proficiência dos tripulantes.
19. Voos de experiência ou ensaio — Voos 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.
20. Actividade no solo — A que é inerente às funções atribuídas ao tripulante, nomeadamente instruções, refreseamentos, qualquer tipo de treino e simuladores de voo.
21. 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 se simulador que eventualmente surja e para os quais se encontre qualificado, dentro das atribuições correspondentes à sua categoria profissional.
22. Reserva para serviço de voo — Período de tempo de trabalho decorrente de atraso, cancelamento ou mudança de equipamento, sem prejuízo de outras situações que venham a ser previstas no Regulamento de Utilização de Tripulante durante o qual o tripulante permanece à disposição da Empresa com vista a efectuar qualquer serviço de voo.
23. 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.

24. Destacamento — Local onde o tripulante se encontra fora da base por necessidade da Empresa, em regime de permanência por tempo não inferior a dez dias nem superior a um mês.

25. Convocação Urgência — Situação de um tripulante que não se encontrando nomeado pelas escalas de serviço e convidado a prestar qualquer serviço de voo ou de simulador.

Cláusula 25ª

(Utilização de tripulantes)

1. A Empresa poderá escalar os seus tripulantes para serviço de voo em aviões da Empresa ou, desde que obtido o acordo prévio dos Sindicatos intervenientes, em outros aviões.

2. Os tripulantes só estarão obrigados à execução de serviços de voo quando todos os componentes da tripulação reúnam os requisitos exigidos para os seus postos de trabalho e a sua designação tenha sido feita de harmonia com as exigências legais.

3. O Pessoal Navegante Comercial será escalado de harmonia com o disposto no regulamento de utilização de tripulantes.

Cláusula 26ª

(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 serviços de voo, na medida do possível, os tripulantes de cabine na proporção de 50% entre Assistentes e Comissários de Bordo.

3. A Empresa não poderá nomear tripulação de cabine unicamente constituída por Comissários ou Assistentes de Bordo, sem prejuízo das situações em que desta proibição possa resultar das situações equipamento de serviços de voo.

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

Cláusula 27ª

(Hierarquia na tripulação)

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

- a) Comandante;
- b) Copiloto;
- c) Técnico de Voo;
- d) Supervisor de Cabine;
- e) Chefe de Cabine;
- f) C/B 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

(Serviços de Voo)

1. O tripulante escalado para serviço deverá apresentar-se no aeroporto com a antecedência mínima estabelecida pela Empresa.
2. O início da contagem de tempo de voo (saída dos calços) deverá verificar-se dentro das quatro horas seguintes à hora de apresentação do tripulante, podendo este período ser prolongado desde que o tempo excedente às quatro horas de atraso, limite progressivamente os tempos máximos de trabalho previstos na cláusula 30ª, de harmonia com o seguinte esquema:

Atraso até 5 horas — limite 1 hora

Atraso até 6 horas — limite 2,5 horas

Atraso até 7 horas — limite 4,5 horas

3. Quando o atraso for superior a 6 horas, apenas será exigível ao tripulante a realização de um serviço de voo dentro do arquipélago, ou de posicionamento, não contrariando os limites dispostos no n.º 2.
4. Fora da Base, as limitações dos tempos de trabalho estabelecidas na tabela constante do n.º 2, são diminuídas de 1 hora.

Cláusula 29ª

(Serviço de Assistência)

- 1.º O tripulante em serviço de assistência só poderá ser nomeado para o serviço de voo ou simulador, com apresentação compreendida entre uma hora após o seu início e uma hora após o seu termo.
- 2.º 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 mínimo de 3 horas e máximo de 12 horas em cada 24 horas consecutivas, não podendo, porém ultrapassar 4 horas quando, por imposição da Empresa, tenha lugar no aeroporto.
5. 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.
6. Sem prejuízo das situações decorrentes da aplicação do n.º8 e do estabelecimento n.º 9, o serviço de assistência não poderá ter início nem termo entre as 00H01 e as 05H59, podendo porém incluir este período na sua totalidade.
7. 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.
8. 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 decorrida uma hora após o termo do repouso.
9. 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 de saída do referido voo.
10. Os períodos de serviço de assistência deverão constar das escalas de serviço.

Cláusula 30.ª

(Limites máximos de serviço de voo)

- Os limites máximos de serviço de voo serão os definidos no diploma que substituir o Decreto 31/74, de 1 de Fevereiro.
- Enquanto o Dec. 3 1/74 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 | Novo |
| | 1 — 4 | Doze |
| Dois Pilotos | 5 — 6 | Onze |
| | 7 — 8 | Dez |
| Aviões de reacção: | | |
| Dois Pilotos e T/V | 1 — 2 | Quinze |
| | 3 — 4 | Treze |
| | 5 — 6 | Onze |

- Sempre que a tripulação seja reforçada, estes máximos são aumentados de 3 horas, respeitando-se o número de aterragens indicadas.
- Em serviço de voo de cargo ou fretamentos dentro do arquipélago e sempre que, por motivos supervenientes verificados fora 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 no Dec. 3 1/74, de 1 de Fevereiro.
- O limite máximo de serviço de voo de instrução é de 8 horas e de 5 horas o tempo de voo.
- 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 8 horas locais daquele aeroporto.

Cláusula 31ª

(Tripulante na situação de passageiros ou extra-tripulação — «extra-crew»)

- Quando um tripulante se deslocar como passageiro ou extra-tripulação («extra-crew») por motivos de serviço, contará 100% do período de trabalho, para efeitos de tempos de trabalho.
- Após ter completado um serviço de voo, só com o seu acordo poderá o tripulante regressar à base, como passageiro ou extra-tripulante (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 100% do período de trabalho no transporte, para os mesmos efeitos do número anterior.

Cláusula 32ª

(Escalas de serviço)

- As escalas de serviço, incluindo a assistência, terão periodicidade, forma e tempo de distribuição fixados no regulamento de utilização de tripulantes.
- Das escalas de serviço e suas alterações deverá constar o destino e horário dos serviços de voo e simulador, hora de transportes, bem como o nome dos tripulantes.

3. O não cumprimento do disposto no número anterior, implica a obrigação de comunicar individualmente ao tripulante a hora de transporte para o primeiro serviço de voo publicado sem hora de transporte marcada.

Cláusula 33.^a

(Alterações às escalas)

1. Quando necessidades de serviço o exigirem, a Empresa poderá escalar tripulantes para o serviço de voo, serviços de simulador ou de assistência desde que transmitidos aos tripulantes com 24 horas de antecedência, relativamente ao início do serviço de voo.
2. Quando as alterações às escalas forem comunicadas após o prazo previsto no número anterior, serão consideradas convocações de urgência, nos termos da cláusula 36.^a.

Cláusula 34.^a

(Anulação de nomeação)

1. Só com o acordo prévio do tripulante poderá ser alterado 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 a antecedência de 12 horas prevista 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 será fixada no Regulamento Utilização dos Tripulantes, não podendo em caso algum ser superior a 12 horas.
3. O período de reserva conta-se a 33% para os limites de tempo de trabalho.

Cláusula 36.^a

(Nomeação com menos de 24 horas de antecedência)

1. Todas as nomeações e alterações com menos de 24 horas de antecedência, e que não respeitem o estipulado nas Clas. 33.^a e 34.^a, são consideradas convocações de urgência.
2. Não são consideradas como convocações de urgência as alterações após a apresentação, desde que as horas de voo não defiram por antecipação ou prolongamento do inicialmente previsto, em mais de um hora e trinta minutos de voo.
3. A Empresa poderá proceder livremente, à nomeação de tripulantes estacionados fora da Base/ domiciliária, para serviços de voo não programados, mas serão remunerados nos termos das convocações de urgência.

Cláusula 38.^a

(Marcação de serviços em datas festivas)

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

Dia 24 de Dezembro — 10;

Noite de Natal (24 para 25 de Dezembro) —30; 30;

Dia de Natal —

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;
 - e) Aos tripulantes do mesmo agregado familiar ser-lhe-ão atribuídas 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.

Cláusula 39ª

(Refeições)

1. O regime de refeições dos tripulantes durante a prestação de serviço, tanto em terra como a bordo, será regulamentado no Plano de Alimentação do PN, nos termos da alínea b) das cláusulas 78ª e 78ª A.
2. A aplicação do Plano de Alimentação previsto no número anterior pressupõe a não tomada de refeições em terra, excepto as que deles constarem.

SECÇÃO III

Regime Espacial Feminino

Cláusula 40ª

(Protecção na gravidez e maternidade)

1. O Pessoal Navegante em estado de gravidez clinicamente comprovada, será colocado temporariamente em serviço de terra compatível com as suas aptidões profissionais e categorias, auferindo o vencimento a que se refere a cláusula 80ª
2. As faltas dadas por motivo de gravidez e parto não contam para efeitos de determinação de antiguidade e de quaisquer regalias.

Cláusula 41ª

(Outras Regalias)

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. Condicionado às disponibilidades de serviço, poderá o Pessoal Navegante feminino que o solicite ser nomeado apenas para serviços de M/C, desde que as obrigações familiares o justifiquem.

SECÇÃO IV

Duração do descanso

Subsecção I

Repouso

Cláusula 42ª

(Definições)

1. **Período de repouso** — Período no solo, em local apropriado, durante o qual o tripulante está, obrigatoriamente, desligado da prestação de qualquer trabalho.
2. **Local de repouso** — Fora da Base, aquele que dispõe de serviços hoteleiros completos e apropriados para descando dos tripulantes; na Base a residência do tripulante.
3. **Período nocturno de repouso** — Período de 8 horas consecutivas entre as 22H00 e as 08H00 do local de repouso.

Cláusula 43ª

(Período de repouso)

1. O período de repouso será o estabelecido no diploma que substituir o Dec. 31/74, de 1 de Fevereiro.
2. Enquanto não for revisto o Dec. 31/74, o período de repouso correspondente às várias situações de prestação de trabalho é fixado nos seguintes termos:
 - a) Depois de cada período de serviço de voo, o tripulante terá direito, a um período de repouso de dez horas ou 1,5 vezes o tempo de serviço de voo, preferindo-se o mais dilatado;
 - b) No período de repouso não está incluído o período de transporte do aeroporto para o lugar de repouso e volta desde que superior a trinta minutos. O tempo de refeição está incluído no período de repouso;
 - c) Nenhum serviço de voo poderá ter início antes de decorrida uma hora sobre o termo do período de repouso, nem a hora do transporte, fora da base, antes de decorrida meia hora sobre aquele momento;
 - d) Após a execução de um serviço de voo em que a diferença de fuso horário entre o aeroporto de partida e o de chegada seja igual ou superior a quatro horas, o tripulante beneficiará do seguinte período de repouso:
 - a) Na Base — quarenta horas, incluindo dois períodos nocturnos de repouso consecutivos (horas locais);
 - b) Fora da Base — vinte horas, incluindo um período nocturno de repouso <horas locais);
 - e) Entre um período de trabalho no solo e um período de serviço de voo haverá um período de repouso de oito horas;

- f) Os períodos de repouso intercalares não planeados e resultantes de irregularidades operacionais verificadas após saída da Base reduzidos a 8 horas, excepto se o Comandante por razões de segurança decidir o contrário;
 - g) O período de repouso de 8 horas previsto na alínea anterior é extensivo aos voos de cargo.
3. O disposto na presente cláusula não prejudica a aplicação do disposto no número 6 da cláusula 30ª.

Cláusula 44ª

(Alojamento nas Escalas)

1. A Empresa garantirá alojamento aos tripulantes nas escalas, sempre que estes se desloquem por motivos de serviço de voo.
2. O alojamento será em quarto individual e em hotel de categoria compatível com a imagem que se deseja para a Empresa e a dignidade dos seus tripulantes.
3. A escolha do hotel e dos quartos para alojamento será feita pela Empresa, após parecer favorável dos Sindicatos intervenientes.

Cláusula 45ª

(Lugares de descanso)

1. São lugares na cabine, reservados obrigatoriamente pela Empresa em todos os voos de longo curso, para descanso e tomada de refeições dos tripulantes de cabine.
2. O número e a localização destes lugares serão os definidos pela Empresa, de acordo com os Sindicatos intervenientes.
3. Nos voos com tripulação reforçada, os lugares de descanso serão em número igual aos dos tripulantes de reforço e os que ofereçam maior comodidade em cada tipo de equipamento e versão, salvaguardando os interesses dos passageiros pagantes de 1.ª classe.
4. A distribuição dos lugares referidos no número anterior e efectuada por ordem hierárquica da tripulação.

Cláusula 46ª

(Folga Semanal)

1. A folga semanal será gozada na Base e terá a duração de quarenta e oito horas consecutivas, contadas a partir das 0/6/12 e 18 horas.
2. O período de folga não poderá ser imediatamente precedido de serviço de assistência.
3. As folgas de cada mês poderão ser acumuladas até ao máximo de seis dias, sendo gozadas sem interrupção.
4. Os tripulantes terão direito, pelo menos a um sábado e um domingo, como período de folga semanal, de 7 em 7 semanas.

Cláusula 47ª

(Alteração de folgas)

1. Só com o acordo prévio do tripulante poderá ser alterado qualquer período de folga semanal constante da sua escala.
2. Para efeitos do número anterior, não são consideradas alterações à folga semanal;
 - a) As resultantes da aplicação da cláusula 34ª;
 - b) As decorrentes da aplicação da cláusula 37ª, até ao limite de três no decurso do trimestre civil;

- c) As que resultem de alterações comerciais ou irregularidades operacionais ocorridas quando o tripulante se encontra fora da Base.
3. Também não é considerada alteração de folga a alteração do seu início das 00H00 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 48.^a

Pretensões dos Tripulantes)

1. Os tripulantes terão direito a acumular três folgas (6 dias), duas vezes em cada trimestre civil, desde que solicitadas com 30 dias de antecedência.
2. As folgas de um trimestre não poderão ser acumuladas com as do trimestre seguinte.
3. Quando o número de pretensões para períodos simultâneos ultrapassar 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 seis meses;
 - b) Em caso de igualdade, por ordem cronológica de apresentações.

Subsecção II

Folgas

Clausula 49.^a

(Folga por ausência da Base)

1. Quando, em serviço de voo, a ausência da Base for superior a 5 dias, os tripulantes terão direito a uma folga de 12 horas por cada dia a mais; até ao limite de 96 horas.
2. Esta folga não prejudica a folga semanal a que tenham direito.
3. Os excedentes de 48 horas por cada folga por ausência da Base podem ser acumulados, mas devem ser gozados dentro de seis semanas a contar da data em que eram devidos.

Cláusula 50.^a

(Escala de folgas)

1. As escalas de folgas serão levadas ao conhecimento dos tripulantes nos termos previstos na cláusula 32.^a.
2. Nestas escalas deverá especificar-se o período de folga concedido e o que transitará como excedente nos termos do n.º 3 da cláusula anterior.
3. As folgas não incluem tempos de repouso que, para o efeito, serão considerados de trabalho.

CAPÍTULO IV

SUSPENSÃO DA PRESTAÇÃO DE TRABALHO

Clausula 51.^a

(Férias)

1. Os tripulantes têm direito, em cada ano civil, a um período de férias de trinta dias seguidos, ou, quando gozados interpoladamente, de vinte e seis dias úteis.
2. Na hipótese prevista na parte final do número anterior, os períodos de férias interpoladas, não poderão exceder dois, devendo um deles ter a duração mínima de 15 dias.

3. A nenhum tripulante pode ser imposto o gozo de férias fora do período compreendido entre 1 de Maio e 31 de Outubro, sem prejuízo do disposto no n.º 4 desta cláusula.
4. Poderá a Empresa, se entender necessário, marcar seis dias úteis de férias fora do período estipulado no n.º 3 desta cláusula.
5. Sempre que o tripulante o solicite, na altura da marcação das férias, a acumulação das folgas antecipará os períodos de férias.

Cláusula 52.^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.

Clausula 53.^a

(Processamento de marcação de férias).

1. O ano é dividido em quinzenas valorizadas de 24 a 1, para 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 |

| Quinzena | Pontuação |
|-----------------------------------|-----------|
| 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;
 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. Uma vez afixado 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 que resultar do plano inicial e não do decorrente das alterações efectuadas.
- A única excepção que determinará 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 54.^a

(Alteração ou interrupção do período de férias)

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 as férias na época fixada.

3. No caso de alteração do período de férias por conveniência da Empresa, todas as horas de voo realizadas dentro do período previamente marcado para férias, serão contadas com o coeficiente 1.25 para efeito de crédito anual.
4. No caso de interrupção do período de férias, por conveniência da Empresa, todas as horas de voo realizadas, dentro do período previamente marcado para férias, contarão não só para o crédito mensal como também para além do crédito anual.
5. Se a Empresa nos termos do n.º 1 alterar ou interromper o período de férias, obriga-se a mesma a conceder ao tripulante o período de férias por gozar, nos termos da lei.

Cláusula 56.ª

(Suspensão preventiva)

Em caso de suspensão preventiva por razões disciplinares, o tripulante mantém o direito à retribuição mensal prevista nas cláusulas 57.ª e 58.ª

Cláusula 57.ª

(Remuneração mensal)

1. A remuneração mensal dos tripulantes técnicos é constituída pelo vencimento base, subsídio de exercício, subsídio de comando e vencimento de senioridade calculados em função da categoria, equipamento e antiguidade de Companhia, conforme a tabela constante do Anexo 5C.
2. A remuneração mensal dos tripulantes de cabine é constituída pelo vencimento fixo e vencimento de senioridade, calculado sem função da categoria e antiguidade de Companhia, conforme a tabela referida no número anterior.
3. A remuneração mensal corresponde ao número de horas de exercício de funções de voo constante da mesma tabela.
4. As horas excedentes dos quantitativos mensais nele previstos serão remuneradas pelos respectivos valores horários desde que o tripulante tenha realizado, pelo menos, o quantitativo anual.
5. As horas excedentes provenientes de convocações de urgência serão contadas não só para o crédito mensal do tripulante que as executa como para além do crédito anual e distribuídas equitativamente e em função da sua disponibilidade para o serviço, pelos tripulantes de igual categoria e equipamento.

Cláusula 58.ª

(Gratificações pelo exercício de funções)

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 os Sindicatos outorgantes

Cláusula 59.ª

(Determinação do tempo de voo)

1. O tempo de voo será determinado de calço a calço, conforme indicação constante do relatório do comandante.
2. O tempo de voo nocturno e em dias feriados é acrescido, respectivamente de 25% e 100% para efeitos do n.º 3 da cláusula 57.ª.
3. O exercício da função de chefia de cabine implica o acréscimo de 25% na contagem do tempo de voo nos termos do número anterior.

Cláusula 60.ª

(Retribuição nas férias)

1. Durante o período de férias o tripulante tem direito à retribuição a que se referem as cláusulas 57.^a e 58.^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 61.^a

(Subsídio de Natal)

1. O tripulante tem direito, anualmente, a um subsídio de montante igual ao da sua retribuição mensal, a pagar até ao dia 15 de Dezembro.
2. No ano de admissão e no da cessação do contrato de trabalho, este subsídio será pago na proporção do tempo de trabalho prestado.

Cláusula 62.^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 número 3 da cláusula 45.^a e nas alíneas b), c) e f) do número 2 da cláusula 74.^a do ACT. (X)
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 64.^a

(Seguro de valores a cargo)

A Empresa segurará os fundos de manuseio postos à guarda do tripulante e técnico para efeitos de eventual pagamento de despesas decorrentes do serviço de voo.

(x) Estas remissões reportam-se ao ACT/78.

Cláusula 65.^a

(Perda de capacidade técnica)

1. O tripulante que perder a sua capacidade técnica para o exercício da sua função, sem no entanto perder a sua capacidade e requisitos para o exercício de qualquer outra função de voo, poderá optar, a seu pedido, por uma dessas funções, mantendo:
 - a) Vencimento de senioridade vencido;
 - b) Antiguidade da companhia;
 - c) Antiguidade de serviço, se mantiver na mesma profissão.
2. O tripulante que não proceda à opção prevista no número anterior ou que tenha perdido totalmente a capacidade para o exercício de funções de voo, será transferido para um serviço de terra compatível com as suas habilitações e qualificações profissionais, auferindo o vencimento correspondente a 3% ao ano do vencimento base, para o PNT, e do vencimento a que se refere a cláusula 80.^a, para o PNC, por cada ano de antiguidade de serviço, com o mínimo de 30% e o máximo de 90%, salvo se a retribuição atribuída ao cargo em terra for superior, caso em que será esta a devida.

3. O tripulante, nas situações referidas no número anterior, manterá o vencimento de senioridade vencido à data da perda de capacidade.

Cláusula 66.^a

(Extinção de funções ou 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 de terra compatível com as suas habilitações, categoria e qualificações profissionais, mantendo a retribuição prevista no número 2 da cláusula anterior, salvo se a retribuição atribuída ao cargo em terra for superior, caso em será esta à devida.
2. A Empresa poderá não facultar ao tripulante a nova qualificação a que alude o número anterior, se se verificarem os factores de condicionamento previstos na alínea d) e e) do número 1 da cláusula mas aquele manterá o direito ao vencimento correspondente ao equipamento a cujo acesso teria direito.

Clausula 67.^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.
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 57.^a e 58.^a proporcional aos dias de falta.

Clausula 68.^a

(Incapacidade física temporária)

O tripulante que se encontre em situação de incapacidade física temporária, resultante ou não de acidente de trabalho ou doença profissional ao serviço da Empresa, manterá, durante o mesmo período previsto na Lei para concessão do subsídio de doença pela Previdência Social, a retribuição a que tem direito na situação de doença.

Clausula 69.^a

(Incapacidade física permanente)

1. O tripulante que se encontra em situação de incapacidade física permanente para o serviço de voo optará, no prazo de sessenta dias, pela transferência para um serviço em terra compatível com as suas aptidões ou pela reforma por invalidez findos os quais poderá a Empresa declarar a caducidade do contrato.
2. Se o tripulante optar pela transferência para terra, 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 na cláusula anterior;
 - b) Se a incapacidade não tiver resultado de doença profissional ou de acidente de trabalho, o tripulante terá direito à retribuição correspondente à função exercida em terra, acrescida do vencimento de senioridade já vencido na anterior função.
3. O disposto na presente cláusula não prejudica os direitos que assistam ao tripulante nos termos da cláusula 74.^a

Cláusula 70.^a

(Retirada do Serviço de Voo)

1. O tripulante que se retire do serviço de voo por perda temporária ou definitiva da licença profissional por razões de ordem técnica imputáveis à Empresa, terá direito à retribuição mensal auferida pelos tripulantes da mesma categoria e funções em exclusivo serviço de voo e afectos ao mesmo tipo de equipamento, acrescida do respectivo vencimento de senioridade.
2. O tripulante que se retire do serviço de voo por imposição legal auferirá a remuneração correspondente ao vencimento base da função e equipamento que operava, acrescido do respectivo vencimento de senioridade.
3. Se o tripulante pretender retirar-se, temporária ou definitivamente, do serviço de voo e passar a desempenhar funções em terra, a Empresa pagar-lhe-á a retribuição correspondente às novas funções.
4. No caso previsto no número anterior, a oportunidade do 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 do regresso.

Cláusula 71.^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 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 situação de emergência.
3. A Empresa suportará a cobertura dos riscos a que alude o número 1 da cláusula 74.^a, quando resultantes de actos de pirataria e sabotagem.

Cláusula 72.^a

(Riscos 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 ou internacional, pertencerá ao piloto comandante a decisão a tomar.
3. Para efeitos desta clausula e no caso de não haver reconhecimento dos limites concretos da zona de guerra, considerar-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 74.^a, quando resultantes da prestação de serviços nas circunstâncias previstas nesta cláusula.

Cláusula 73.^a

1. Zonas epidémicas são as zonas como tal consideradas pelas entidades sanitárias respectivas ou pela OMS — Organização Mundial de Saúde.
2. A Empresa não poderá obrigar nenhum tripulante a realizar serviços de voo com escalamento de tais zonas, salvo em situações de emergência como tal definidas pela OMS.

Cláusula 74.^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 doenças ou acidente, inerentes ou não ao serviço aéreo, bem como os riscos a que se referem as clas. 71.^a e 72.^a.
2. Sempre que a apólice a que se refere o n.º 1 seja subscrita pela Empresa, os Sindicatos que o desejarem poderão 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.

Cláusula 76.^a

(Planeamento e Escalas)

1. Será constituída e entrará em funcionamento ate 8 dias após declaração nesse sentido de qualquer das partes, uma Comissão para análise e acompanhamento do planeamento e escalas de serviço dos tripulantes.
2. As alterações do clausulado relativas à utilização dos tripulantes só entrarão em vigor após a entrada em funções da Comissão prevista no número anterior.
3. A Comissão a que aludem os números anteriores será constituída por representantes da Empresa e dos Sindicatos do Pessoal Navegante a que a ela queiram aderir.

Cláusula 78.^a

(Regulamentação interna do P.N.T.)

1. Constituem objecto de regulamentação obrigatória as seguintes matérias:
 - a) Uniformes
 - b) Plano de alimentação;
 - c) Deslocações em serviço e ajudas de custo;
 - d) Transportes;
 - e) Experiência mínima para acessos;
 - f) Assistência médica.
2. Compete à Empresa elaborar os projectos de regulamentação da matéria referida nos números anteriores, que submeterá a parecer dos Sindicatos outorgantes, a emitir no prazo máximo de 30 dias contados após a data da sua recepção.
3. Considera-se que foi preenchida a formalidade de emissão de parecer se no prazo referido no número anterior este não for entregue à Empresa.

Cláusula 79.^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 este seja subsequente a um período nocturno de trabalho.
2. Para efeitos da alínea b) do número anterior, não se considera período de trabalho nocturno aquele cuja apresentação ocorra posteriormente às 06H00.

Cláusula 82.^a

(Escala de Serviço)

Até ao acordo entre a Empresa e os Sindicatos do PN sobre o Regulamento de Utilização de Tripulantes, a organização das escalas de serviço a que se refere a cláusula 32^a obedecerá aos seguintes princípios:

1. As escalas de serviço, incluindo a assistência, serão quinzenais, distribuídas individualmente e afixadas num local conveniente com a antecedência 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 antecedência mínima de três dias.

Cláusula 84.^a

(Regulamento de Utilização de Tripulantes)

No prazo de 90 dias, sob proposta sua, negociará com os Sindicatos interessados um Regulamento de Utilização de Tripulantes.

Cláusula 85.^a

(Regulamentos de carreira profissional ou de acesso técnico)

1. 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 do PN, só vigorarão até ao momento em que por acordo entre a Empresa e os Sindicatos intervenientes e no âmbito dos regulamentos de carreira profissional ou de acesso técnico, seja acordada a sua revisão.
2. Tendo em conta a especificidade de cada profissão do PN, os regulamentos a que alude esta cláusula serão negociados autonomamente entre a Empresa e os Sindicatos representativos de cada uma dessas Profissões.

Cláusula 88.^a

(Dever de informação)

A Empresa obriga-se a fornecer com oportunidade aos Sindicatos elementos estatísticos sobre utilização de tripulantes nos termos que vierem a ser acordados no respectivo regulamento.

Cláusula 89.^a

Acordam expressamente as partes outorgantes que as condições de trabalho estabelecidas -no presente RIPN são globalmente mais favoráveis que as do RIPN anterior

Cláusula 90.^a

A tabela salarial constante do Anexo III produz efeitos retroactivos a 1 de Janeiro de 1981.

Ponta Delgada, 16 de Julho de 1981.

SATA — Serviço: Açoreano de Transportes Aéreos, E.P.

Eng.º Fernando A. Pacheco Costa

João Neves São-Bento de Sousa

SPAC — Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil

António Manuel Pinto da Cunha

CAPITULO V
RETRIBUIÇÃO DO TRABALHO
ANEXO 5A
PROFISSÕES E CATEGORIAS

I — Profissões

1. Os tripulantes agrupam-se nas seguintes profissões:

- a) Pilotos;
- b) Técnicos de Voo.

II — Categorias

As profissões referidas em 1 subdividem-se nas seguintes categorias:

a) Pilotos

- 1. Comandante Sénior — Elemento qualificado na função de comando, com quinze anos de antiguidade de serviço e o mínimo de dez anos na categoria de comandante efectivo dessa função.
- 2. Comandante — Elemento qualificado na função de comando, com o mínimo de quatro anos na categoria de oficial piloto no exercício efectivo da função de copiloto.
- 3. Oficial Piloto Sénior — Elemento qualificado na função de copiloto com dez anos de antiguidade de serviço no exercício efectivo dessa função.
- 4. Oficial Piloto — Elemento qualificado na função de copiloto.

b) Técnicos de Voo

- 5. Oficial de Voo Sénior — Elemento qualificado na função de técnico de voo com dez anos de antiguidade de serviço no exercício efectivo dessa função ou na que lhe deu origem (mecânica de voo, radioperador de voo ou nevegador).
- 6. Oficial de Voo — Elemento qualificado na função de técnico de voo.

ANEXO 5B

DEFINIÇÃO DE FUNÇÕES

Pessoal Navegante Técnico

Comandante — Membro da tripulação devidamente qualificado pela autoridade aeronáutica para comandar aeronaves, sendo responsável perante a Empresa pela operação técnica, administrativa e comercial correspondente a função. Esta Responsabilidade abrange a segurança e integridade dos passageiros, restantes tripulantes, carga e equipamento durante o voo; o cumprimento dos regulamentos internacionais, nacionais e das normas da Empresa; a representação desta, quer em território nacional, quer no estrangeiro, sempre que no local em que se encontra não exista representante legal da mesma.

Assegura o conjunto de acções e decisões necessárias à execução do voo, tais como: o conhecimento prévio, ou durante o voo, das informações operacionais pertinentes; a manipulação dos comandos do avião nas várias fases de voo (pilotagem); a utilização dos equipamentos, nomeadamente radioeléctronicos e electrónicos de comunicações e navegação; o controle, através do supervisor de cabine, do nível de assistência a passageiros; qualquer alteração à rotina ou normas operacionais estabelecidas sempre que as circunstâncias o exijam e justifiquem.

Exerce poderes de direcção sobre todos os membros da sua tripulação, entendendo-se por poderes de direcção os de prever, organizar, autorizar e controlar

Copiloto — Membro da tripulação devidamente qualificado pela autoridade aeronáutica para o desempenho de funções de principal colaborador do comandante na condução da operação técnica, administrativa e comercial inerentes ao serviço de voo, devendo substituí-lo, com todas as prerrogativas na função de comando, por impedimento daquele ou por delegação e sob a responsabilidade do comandante.

Técnico de Voo — Membro da tripulação, devidamente qualificado pela entidade aeronáutica competente com a categoria de oficial de voo que, em serviço, tem competência para proceder à verificação do estado geral e funcionamento do de acordo com os manuais de operação, verificar o funcionamento e segurança de todo o equipamento que esteja sob o seu controle, colaborar com os pilotos nas várias fases do voo, tanto na verificação do comportamento dos equipamentos por eles usados, como vigiando a utilização destes e a execução de manobras, detectar e controlar ou corrigir as avarias verificadas por forma a garantir a segurança da operação.

NOTA: Verifica-se a falta das cláusulas 37^a, 55^a, 63^a,

75^a, 77^a, 80^a, 80^a, 83^a, 86^a e 87^a, por ter sido retirada a parte referente ao PNC. que constarão de Regulamento próprio.

ANEXO III

TABELA SALARIAL — PNT

| C.A.I. | EQUIP. | Crédito Mês | Horas Anual | Vencimento Base | Subsídio Comando | Subsídio Exercício | Vencimento Horário | Vencimento Senioridade | | | | | |
|--------|--------|-------------|-------------|-----------------|------------------|--------------------|--------------------|------------------------|--------|------|--------|------|-------|
| | | | | | | | | 20 | 16 | 12 | 8 | 4 | |
| CTE | 300 | 52 | 550 | 185000 | 20000 | 50000 | 5100 | 1850 | 1665 | 1480 | 1295 | 1110 | 925 |
| | 200 | 52 | 550 | 172500 | 20000 | 47500 | 4800 | 1725 | 1152,5 | 1380 | 1207,5 | 1035 | 862,5 |
| | 100 | 52 | 550 | 160000 | 20000 | 45000 | 4500 | 1600 | 1440 | 1280 | 1120 | 960 | 800 |
| | 40 | 48 | 500 | 150000 | 20000 | 45000 | 4300 | 1500 | 1350 | 1200 | 1050 | 900 | 750 |
| O/P | 20 | 45 | 470 | 112500 | 15000 | 17500 | 2900 | 1125 | 1012,5 | 900 | 800 | 750 | 700 |
| | 5 | 36 | 380 | 105000 | 15000 | 17500 | 2750 | 1050 | 945 | 850 | 800 | 750 | 700 |
| | 5 | 36 | 380 | 97500 | — | 10000 | 2150 | 975 | 900 | 850 | 800 | 750 | 700 |
| | 300 | 52 | 550 | 142500 | — | 22500 | 3300 | 1425 | 1282,5 | 1140 | 997,5 | 855 | 712,5 |
| | 200 | 52 | 550 | 135000 | — | 20000 | 3100 | 1350 | 1215 | 1080 | 945 | 810 | 700 |
| | 100 | 52 | 550 | 130000 | — | 17500 | 2950 | 1300 | 1170 | 1040 | 910 | 780 | 700 |
| | 40 | 48 | 500 | 125000 | — | 17500 | 2850 | 1250 | 1125 | 1000 | 875 | 750 | 700 |
| | 20 | 45 | 470 | 95000 | — | 10000 | 2100 | 950 | 900 | 850 | 800 | 750 | 700 |
| | 5 | 36 | 380 | 87500 | — | 7500 | 1900 | 950 | 900 | 850 | 800 | 750 | 700 |

Depositado em 28/7/81, a Folhas 13, do Livro nº 1, com o nº 103, nos termos do artº 24, nº 1, do Decreto-Lei nº 519-C1/79, de 29 de Dezembro.