

# **D.R. DO TRABALHO, QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL E DEFESA DO CONSUMIDOR**

**Convenção Colectiva de Trabalho n.º 39/2010 de 12 de Outubro de 2010**

**AE entre a SATA AIR AÇORES – Sociedade Açoreana de Transportes Aéreos, SA e o SPAC – Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil – Revisão Global.**

## **CAPITULO I**

### **Âmbito e vigência**

#### **Secção I**

### **Âmbito, área e vigência**

#### **Cláusula 1.ª**

#### **Âmbito e área**

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

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

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

#### **Cláusula 2.ª**

### **Início da vigência e produção de efeitos**

1 - O presente Acordo de Empresa entrará em vigor cinco dias após a sua publicação no *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 redacção 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 redacção consolidada de 23 de Julho de 2010.
- e) Protocolo de Ajudas de Custo na redacção consolidada de 23 de Julho de 2010.
- f) Protocolo de Utilização de Oficiais Pilotos em Função de Comando na redacção consolidada de 23 de Julho de 2010.

g) Protocolo de Transporte dos Pilotos na redacção consolidada de 23 de Julho de 2010;

h) Protocolo sobre Tempo de Serviço e Seguro de Doença de 20 de Março de 2009.

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

Cláusula 3.<sup>a</sup>

### **Vigência e revisão**

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

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

### **Secção II**

### **Regulamentos e Anexos**

Cláusula 4.<sup>a</sup>

### **Regulamentos e Anexos**

1 - Os Regulamentos a seguir indicados são parte integrante do presente AE:

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

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

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

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

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

## **CAPÍTULO II**

### **Admissão. Condições Gerais e Especiais**

#### **Secção I**

### **Admissão. Condições gerais e especiais**

Cláusula 5.<sup>a</sup>

### **Contrato individual de trabalho. Forma e conteúdo**

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

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

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

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### **Celebração de contratos individuais a termo**

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

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

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

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

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

#### Cláusula 7.ª

##### **Trabalho a tempo parcial**

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

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

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

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

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

#### Cláusula 8.ª

##### **Pilotos estrangeiros**

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

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

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

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

#### Secção II

##### **Contrato Individual de Trabalho**

#### Cláusula 9.ª

##### **Actividade dos Pilotos**

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

Cláusula 10.<sup>a</sup>

**Transferência de funções**

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

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

**CAPÍTULO III**

Secção I

**Direitos, deveres e garantias das partes**

Cláusula 11.<sup>a</sup>

**Deveres da Empresa**

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

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

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

Cláusula 12.<sup>a</sup>

### **Deveres dos Pilotos**

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

- a)* Executar, observando a pontualidade e assiduidade, os serviços que lhes foram confiados, de harmonia com as suas aptidões e categorias profissionais;
- b)* Guardar lealdade à Empresa e segredo profissional sobre todos os assuntos que não estejam autorizados a revelar;
- c)* Promover ou executar todos os actos tendentes à melhoria da produtividade da Empresa;

- d) Observar as ordens e instruções respeitantes à execução ou disciplina do trabalho, bem como à segurança e saúde no trabalho, que não sejam contrárias aos seus direitos ou garantias legalmente consagrados ou previstos no presente Acordo de Empresa;
- e) Cooperar para a melhoria da segurança e saúde no trabalho e cumprir com as prescrições sobre segurança e saúde no trabalho que decorram da lei ou do presente Acordo de Empresa;
- f) Prestar, em matéria de serviço, os ensinamentos que os colegas de trabalho necessitem, ou solicitem, de forma a não deixar sobre os assuntos questionados dúvidas ou possibilidades de equívoco;
- g) Participar aos superiores hierárquicos os acidentes, incidentes e ocorrências anormais que se tenham verificado no serviço;
- h) Usar, durante o exercício das suas funções, da máxima diligência e zelo, com vista à protecção de vidas e bens que a Empresa lhes confie;
- i) Velar pela salvaguarda do prestígio interno e externo da Empresa;
- j) Adoptar os procedimentos mais adequados à defesa dos interesses da Empresa e exercer, nos limites do Estatuto do Comandante a autoridade sobre a tripulação da aeronave com vista a manter a ordem e a disciplina a bordo.
- k) Dedicar toda a actividade de Piloto profissional à Empresa, abstendo-se de a exercer por conta própria ou em benefício de outra Empresa, salvo com acordo daquela, e abstendo-se igualmente de exercer actividades incompatíveis com o disposto na alínea l) desta cláusula;
- l) Manter um regime de vida adequado às exigências da profissão, cumprindo as normas estabelecidas pela Empresa dentro do seu poder regulamentar e todas as demais disposições resultantes de normas internacionais ou de directivas das entidades oficiais competentes;
- m) Cumprir as normas operacionais emanadas das entidades oficiais competentes e os regulamentos internos em vigor na Empresa;
- n) Manter a sua morada actualizada e restantes contactos pessoais actualizados junto do departamento de pessoal da Empresa.
- o) Manter o nível de formação profissional à altura das missões que lhes correspondem nos termos deste Acordo de Empresa e das normas operacionais, nomeadamente submetendo-se a verificações, cursos, refrescamentos e inspecções;
- p) Manter actualizadas as licenças de voo, qualificações e demais documentação necessária ao normal desempenho das suas funções.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

#### **Garantias dos Pilotos**

1 - De acordo com o disposto na Lei, é proibido à Empresa:

- a) Opor-se, por qualquer forma, a que o Piloto exerça os seus direitos, bem como despedi-lo ou aplicar-lhe sanções por causa desse exercício;
- b) Obstar, injustificadamente, à prestação efectiva do trabalho;

- c) Exercer pressão sobre o Piloto para que actue no sentido de influir desfavoravelmente nas condições de trabalho;
- d) Diminuir a retribuição dos Pilotos, salvo nos casos expressamente previstos na Lei e no presente Acordo de Empresa e respectivos Regulamentos;
- e) Baixar a categoria do Piloto, salvo se aceite por este e no cumprimento do disposto na Lei;
- f) Transferir a base ou local de trabalho do Piloto, salvo nos casos previstos no presente Acordo de Empresa, ou ainda quando haja acordo entre as partes;
- g) Ceder o piloto para utilização de terceiros, salvo nos casos previstos no Código de Trabalho ou no presente Acordo de Empresa;
- h) Obrigar o trabalhador a adquirir bens ou a utilizar a título oneroso serviços fornecidos pelo empregador ou por pessoa por ele indicada;
- i) Explorar, com fins lucrativos, quaisquer cantinas, refeitórios, economatos ou outros estabelecimentos directamente relacionados com o trabalho, para fornecimento de bens ou prestação de serviços aos trabalhadores;
- j) Fazer cessar o contrato e readmitir o Piloto, mesmo com o seu acordo, havendo o propósito de o prejudicar em direitos e regalias decorrentes da antiguidade;
- k) Discriminar um Piloto em função da sua filiação sindical ou pelo exercício, nos termos da Lei, da actividade sindical ou qualquer outra de representação de trabalhadores.

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

## Secção II

### **Formação. Licenças**

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

### **Formação**

1 - Sem prejuízo do disposto na Lei, a SATA AIR AÇORES deve proporcionar aos Pilotos acções de formações profissionais adequadas à sua qualificação.

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

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

3 - No âmbito do sistema de formação profissional, compete à SATA AIR AÇORES:

- a) Promover, com vista ao incremento da produtividade e da competitividade da Empresa, o desenvolvimento das qualificações dos respectivos Pilotos, nomeadamente através do acesso à formação profissional;
- b) Organizar a formação profissional na Empresa, estruturando planos de formação e aumentando o investimento em capital humano, de modo a garantir a permanente adequação das qualificações dos seus Pilotos;
- c) Garantir um número mínimo de horas de formação anuais a cada Piloto, seja em acções a desenvolver na Empresa, seja através da concessão de tempo para o desenvolvimento da formação por iniciativa do Piloto;
- d) Reconhecer e valorizar as qualificações adquiridas pelos Pilotos, através da introdução de créditos à formação ou outros benefícios, de modo a estimular a sua participação na formação;
- e) Assegurar a instrução necessária à qualificação e actualização dos Pilotos;
- f) Entregar documentos comprovativos dos cursos de formação profissional que o Piloto frequente por determinação da Empresa.

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

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

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

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

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

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

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### **Licenças**

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

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

### Secção III

#### **Sindicato. Quadros de pessoal**

##### Cláusula 16.<sup>a</sup>

#### **Tempo para exercício das funções sindicais**

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

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

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

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

##### Cláusula 17.<sup>a</sup>

#### **Descontos**

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

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

##### Cláusula 18.<sup>a</sup>

#### **Efectivos e Quadros de pessoal**

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

- Nome;
- Número de trabalhador;

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

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

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

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

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

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### **Antiguidade**

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

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### **Hierarquia em serviço de voo**

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

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

## **CAPÍTULO IV**

### **Interrupção do trabalho**

#### **Secção I**

##### **Férias**

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

##### **Direito a férias**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Cláusula 22.<sup>a</sup>

##### **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 1 de Janeiro e 31 de Dezembro do ano em que se vencem.

3 - Na falta de acordo, caberá à SATA AIR AÇORES elaborar o respectivo 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.<sup>a</sup>

##### **Processamento e marcação de férias**

1 - A fim de se conseguir uma rotação justa na marcação de férias por todos os Pilotos, os diversos meses do ano serão valorados, em dias de calendário, como se segue:

| Meses     | 1. <sup>a</sup> Quinzena | 2. <sup>a</sup> 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               |

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.<sup>a</sup> (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 efectivamente gozado. Exceptuam-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.

#### **Clausula 24.<sup>a</sup>**

##### **Férias Frias**

1 - A Empresa definirá o número de pilotos necessários, anualmente, em férias frias.

2 - Os Pilotos que não gozem férias em nenhum dos períodos constantes na tabela prevista no ponto 8 terão direito a um subsídio de “férias frias”, conforme estipulado na Clausula 10.<sup>a</sup> (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.<sup>a</sup> (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 07 de Janeiro inclusive                                             |
| Semana anterior e semana posterior ao Domingo de Páscoa                              |
| Semana anterior e semana posterior ao Domingo das semanas das Festas do Santo Cristo |

#### **Cláusula 25.<sup>a</sup>**

##### **Alteração ou interrupção de férias**

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

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

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

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

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

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

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

#### Cláusula 26.<sup>a</sup>

##### **Efeitos da suspensão do contrato de trabalho por impedimento prolongado**

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

2 - No ano da cessação do impedimento prolongado, o Piloto tem direito às férias nos termos previstos no n.º 2 da Cláusula 21.<sup>a</sup> (Direito a férias).

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

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

#### Cláusula 27.<sup>a</sup>

##### **Doença no período de férias**

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

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

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

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

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

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

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

Cláusula 28.<sup>a</sup>

### **Violação do direito a férias**

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

Secção II

### **Feriados**

Cláusula 29.<sup>a</sup>

### **Enumeração de feriados**

1 - São feriados obrigatórios os seguintes dias:

- a) 1 de Janeiro;
- b) Sexta-Feira Santa;
- c) Domingo de Páscoa;
- d) 25 de Abril;
- e) 1 de Maio;
- f) Corpo de Deus;
- g) 10 de Junho;
- h) 15 de Agosto;
- i) 5 de Outubro;
- j) 1 de Novembro;
- k) 1 de Dezembro;
- l) 8 de Dezembro;
- m) 25 de Dezembro.

2 - São ainda considerados feriados, os seguintes dias:

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

### Secção III

#### Faltas

##### Cláusula 30.<sup>a</sup>

#### Noção de falta

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

##### Cláusula 31.<sup>a</sup>

#### Tipos de faltas

1 - As faltas podem ser justificadas ou injustificadas.

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

a) As dadas durante 15 dias seguidos, por altura do casamento;

b) As motivadas por falecimento de:

- Cônjuge não separado de pessoas e bens, pais ou padrastos/madrastas, filhos ou enteados, sogros ou genros/noras e, bem assim, de pessoa que viva em união de facto ou economia comum com o Piloto – até cinco dias consecutivos;

- Avós, bisavós, netos e bisnetos do Piloto ou do seu cônjuge – até dois dias consecutivos;

- Irmãos e cunhados do Piloto – até dois dias consecutivos;

c) As motivadas pela prática de actos necessários e inadiáveis, no exercício de funções em associações sindicais ou instituições de previdência e na qualidade de delegado sindical ou de membro da comissão de trabalhadores;

d) As motivadas pela prestação de provas de exame em estabelecimento de ensino, nos termos da legislação aplicável;

e) As motivadas por impossibilidade de prestar trabalho devido a facto que não seja imputável ao Piloto, nomeadamente doença, acidente e cumprimento de obrigações legais;

f) As motivadas pela necessidade de prestação de assistência inadiável e imprescindível a membros do seu agregado familiar, nos termos previstos na Lei;

g) As autorizadas ou aprovadas pela SATA AIR AÇORES;

h) As ausências justificadas pela deslocação a estabelecimento de ensino de responsável pela educação de menor, por motivo da situação educativa deste, pelo tempo estritamente necessário, até quatro horas por trimestre, por cada um;

i) As dadas por candidatos a eleições para cargos públicos, durante o período legal da respectiva campanha eleitoral.

j) As que por Lei forem como tal qualificadas.

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

##### Cláusula 32.<sup>a</sup>

### **Comunicação e prova das faltas justificadas**

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

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

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

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

Cláusula 33.<sup>a</sup>

### **Efeitos das faltas justificadas**

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

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

a) Dadas nos casos previstos na alínea c) do n.º 2 da Cláusula 31.<sup>a</sup> (Tipos de Faltas), para além dos créditos estabelecidos na Lei Geral;

b) Dadas por motivo de doença, sem prejuízo do disposto na Cláusula 50.<sup>a</sup> (Protecção em caso de doença, acidente e noutras situações);

c) Dadas por motivo de acidente de trabalho, desde que o Piloto tenha direito a qualquer subsídio ou seguro;

d) As autorizadas ou aprovadas pela Empresa, excepto se da autorização constar menção expressa do contrário.

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

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

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

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

Cláusula 34.<sup>a</sup>

### **Efeitos das faltas injustificadas**

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

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

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

### **Secção IV**

#### **Protecção na maternidade e paternidade**

##### **Cláusula 35.<sup>a</sup>**

#### **Protecção na gravidez**

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

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

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

##### **Cláusula 36.<sup>a</sup>**

#### **Paternidade e maternidade**

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

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

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

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

#### Cláusula 37.<sup>a</sup>

##### **Protecção da Maternidade e da Paternidade**

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

#### Cláusula 38.<sup>a</sup>

##### **Prestação de Trabalho na Protecção à Maternidade**

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

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

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

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### **Opções na Prestação de Trabalho na Protecção à Maternidade**

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

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

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

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

## Secção V

### **Protecção em zonas epidémicas, risco de guerra, pirataria ou sabotagem**

#### Cláusula 40.<sup>a</sup>

##### **Risco de zonas epidémicas**

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

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

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

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

#### Cláusula 41.<sup>a</sup>

##### **Risco de guerra**

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

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

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

#### Cláusula 42.<sup>a</sup>

##### **Protecção em caso de pirataria, guerra ou sabotagem**

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

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

#### Secção VI

### **Perda de licença e de capacidade técnica. Protecção na doença.**

#### **Incapacidade temporária e definitiva**

##### Cláusula 43.<sup>a</sup>

#### **Retirada do Serviço de Voo**

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

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

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

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

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

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

##### Cláusula 44.<sup>a</sup>

#### **Perda de capacidade técnica**

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

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

2 - O Piloto que perder a capacidade técnica para o exercício da sua função, sem no entanto perder a capacidade e requisitos para o exercício de qualquer outra função em terra, poderá

optar, a seu pedido, por ser transferido para um serviço de terra compatível com as suas habilitações e qualificações profissionais, auferindo o vencimento correspondente ao mesmo.

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

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

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

#### Cláusula 45.<sup>a</sup>

### **Incapacidade temporária**

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

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

### **Incapacidade permanente**

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

a) Ocupação em terra, desde que esta exista;

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

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

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

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

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

## **CAPITULO V**

## **Segurança, Higiene e Protecção da Saúde. Exames médicos**

### **Secção I**

## **Segurança, higiene e protecção da saúde. Exames médicos**

### **Cláusula 47.<sup>a</sup>**

#### **Higiene, segurança e protecção da saúde no trabalho**

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

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

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

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

### **Cláusula 48.<sup>a</sup>**

#### **Exames médicos**

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

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

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

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

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

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

7 - No caso previsto no n.º 3 supra, o Piloto deverá informar a Empresa de qual a Junta médica que pretende utilizar, até três meses antes da data de caducidade do seu certificado médico;

caso não exerça essa opção naquele prazo, a Empresa marcará a inspecção na Junta médica que entender mais conveniente.

#### Cláusula 49.<sup>a</sup>

##### **Tempo de exames, avaliações e cursos**

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

#### Cláusula 50.<sup>a</sup>

##### **Protecção em caso de doença, acidente e noutras situações**

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

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

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

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

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

#### Cláusula 51.<sup>a</sup>

##### **Segurança Social**

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

## Cláusula 52.<sup>a</sup>

### Seguros de Risco

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

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

**Tabela**

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

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

## Cláusula 53.<sup>a</sup>

### Seguro de Doença

1 - A SATA AIR AÇORES garantirá aos Pilotos um seguro de saúde com o regime de coberturas e capitais constantes da apólice contratada conforme protocolo referido na alínea h) da Cláusula 2.<sup>a</sup> (Início da vigência e produção de efeitos).

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

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

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

#### **Clausula 54.<sup>a</sup>**

##### **Seguro de Reforma**

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

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

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

#### **Cláusula 55.<sup>a</sup>**

##### **Prémio de Jubilação**

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

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

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

## **CAPÍTULO VI**

### **Relação entre as partes outorgantes**

#### **Secção I**

##### **Comissão Paritária**

###### **Cláusula 56.<sup>a</sup>**

##### **Comissão Paritária**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Secção II**

##### **Disposições finais**

###### **Cláusula 57.<sup>a</sup>**

##### **Seguro de valores a cargo**

A Empresa assumirá o risco de roubo, furto, perda ou destruição dos fundos de maneo postos à guarda dos Pilotos para efeitos de eventual pagamento de despesas decorrentes dos serviços de voo, que não seja resultante de culpa ou negligência dos mesmos, podendo transferir esse risco para uma companhia de seguros.

Cláusula 58.<sup>a</sup>

**Facilidades de passagens**

1 - Os Pilotos beneficiarão das facilidades de passagens que resultarem dos regulamentos internos da empresa.

2 - Para além do previsto na alínea n.º 1 supra desta Cláusula, a Empresa e o SPAC acordarão, em sede de protocolo, o regime de facilidades de passagem aplicável aos Pilotos.

Cláusula 59.<sup>a</sup>

**Facilidades de passagens para Pilotos de outras companhias**

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

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

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

Cláusula 1.<sup>a</sup>

**Categorias e funções**

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

Cláusula 2.<sup>a</sup>

**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 - *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;

3 - *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, respectivamente, pelos Comandantes e pelos Verificadores;

4 - *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;

5 - *Limitação* – perda temporária ou definitiva de qualidades técnicas, resultantes da falta de treino ou conhecimento técnico, comprovada por duas verificações consecutivas, efectuadas por verificadores diferentes;

6 - *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;

7 - *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;

8 - *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;

9 - *Equipamento* – conjunto de aviões da mesma frota;

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

### Cláusula 3.<sup>a</sup>

#### **Antiguidade dos Pilotos**

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

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

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

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

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

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

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

### Cláusula 4.<sup>a</sup>

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

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

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

### **Cláusula 5.<sup>a</sup>**

#### **Admissões**

##### **1 - Condições Gerais:**

a) Sem prejuízo do disposto na Cláusula 6.<sup>a</sup> (Preenchimento de vagas do quadro de Comandantes), a admissão dos Pilotos faz-se para a categoria de Oficial Piloto, de entre os candidatos apurados nos exames de selecção definidos pela Empresa e que cumpram os requisitos mínimos exigidos pela entidade aeronáutica competente.

b) Os Oficiais Pilotos, aquando da sua admissão na Empresa, são qualificados no equipamento de voo do Grupo I, apenas podendo sê-lo no equipamento de voo do Grupo II no caso de não haver voluntários da companhia para o mesmo.

c) As condições de cada processo de admissão serão sempre fixadas e divulgadas antes do seu início, devendo ser entregue uma cópia das mesmas a todos os candidatos, na altura da inscrição.

d) Durante o concurso de admissão, o SPAC, a seu pedido, terá acesso aos processos de avaliação, na sua parte não confidencial.

e) Os Pilotos a admitir pela Empresa terão de ser fluentes na língua portuguesa e língua inglesa, oral e escrita.

f) A Empresa poderá admitir Comandantes com contrato a termo se não dispuser de Oficiais Pilotos possuidores dos requisitos exigidos para a promoção ou não houver voluntários para as vagas abertas noutra base.

g) Não serão admitidos ao serviço da Empresa Pilotos estrangeiros, salvo norma legal, imperativa em contrário, nem do exterior para a função de Comando, salvo o disposto na alínea f).

h) Quando a Empresa pretender admitir Pilotos deve informar simultaneamente o SPAC, com o objectivo de este divulgar, entre os associados, o conhecimento deste recrutamento.

##### **2 - Condições preferenciais:**

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

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

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### **Preenchimento de vagas do quadro de Comandantes**

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

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

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

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

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

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

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

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### **Compensação de encargos com a formação profissional**

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

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

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

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### **Impedimento ao acesso**

1 - Considera-se impedimento:

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

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

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

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### **Candidatos à avaliação para curso de Comando**

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

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

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

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

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

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

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

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### **Processo de avaliação**

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

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

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

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

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

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### **Resultado do processo de avaliação**

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

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

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

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### **Reclamações**

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

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

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

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

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

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### **Nomeação para cursos de Comando**

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

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

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

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

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

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

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

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### **Inaptidão para Comando**

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

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

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### **Progressão técnica**

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

2 - As nomeações para progressão técnica dos Oficiais Pilotos de turbo hélice para jacto fazem-se por escalonamento na categoria, desde que reúnam as seguintes condições:

- a) Não terem qualquer restrição ou limitação;
- b) Possuam uma efectividade de serviço mínima de um ano ao serviço da SATA AIR AÇORES;
- c) Possuam uma experiência mínima de 1500 horas, das quais 400 efectuadas em aviões ao serviço da SATA AIR AÇORES.

3 - As nomeações para progressão técnica dos Comandantes, de turbo hélice para jacto, fazem-se por escalonamento na categoria, desde que reúnam as seguintes condições:

- a) Possuam um mínimo de 4 anos no exercício efectivo da profissão ao serviço da SATA AIR AÇORES;
- b) Possuam uma experiência mínima de 4500 horas de voo.

4 - Havendo necessidade de progressão e não existindo elementos nas condições estipuladas nos n.ºs 2 e 3 supra, ouvido o Piloto Chefe e os Pilotos Verificadores pode a DOV propor elementos que não preencham a totalidade das condições referidas.

5 - 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.

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

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

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

### **Equipamentos para progressão**

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

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

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

Cláusula 17.<sup>a</sup>

### **Reconversão técnica**

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

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

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

Cláusula 18.<sup>a</sup>

### **Extinção do Equipamento, Encerramento de Base**

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

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

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

4 - No caso de a extinção ter lugar por substituição por outro equipamento do mesmo grupo de ordenação, os Pilotos do equipamento a extinguir serão prioritariamente nomeados para o equipamento substituto e na medida das necessidades deste sem necessidade de observância do escalonamento na categoria em relação aos restantes, mas de acordo com o

escalonamento na categoria entre si; a alteração da época anunciada no n.º 2 supra em caso algum poderá prejudicar os direitos dos Pilotos, sendo a Empresa obrigada a fazer tantos cursos quantos os necessários para garantir aqueles direitos, salvo acordo escrito dos Pilotos envolvidos.

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

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

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

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

- a) Os Comandantes, caso a sua antiguidade de serviço não lhes dê direito a esta função na base de onde transitaram, terão de transitoriamente exercer as funções de Oficiais Pilotos, não perdendo a categoria de Comandante, sendo-lhes no entanto atribuída a remuneração de base da categoria de Oficiais Pilotos, até que voltem a exercer as funções de Comandante;
- b) Os Oficiais Pilotos, serão transferidos para outra base, segundo o seu escalonamento na antiguidade de serviço na Empresa;
- c) Se, como consequência do encerramento da base, houver excesso de Pilotos, aplicar-se-á o que determina a Lei, respeitando-se, sempre, o escalonamento segundo a antiguidade de serviço.
- d) Se houver encerramento da base e transferência de equipamento para outra base, os Pilotos adstritos a este, serão igualmente transferidos, nas funções que naquela exerciam.

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### **Transição**

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

- a) Não terem qualquer restrição ou limitação;
- b) Possuírem o mínimo de três anos de permanência no equipamento de voo onde se encontram (PMO),

c) A permanência referida na alínea b) supra é contada desde o início do respectivo curso de qualificação.

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

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

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

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### **Planeamento**

1 - Para cumprimento dos prazos estabelecidos nas cláusulas referentes a progressão técnica, transição, reconversão técnica ou qualquer outra que refira prazos mínimos de permanência em qualquer tipo de equipamento ou função, a SATA AIR AÇORES publicará anualmente, até 30 de Novembro, um planeamento cobrindo, por anos civis, o período mínimo a que alude a alínea b) do n.º 2 da Cláusula 15.<sup>a</sup> (Progressão Técnica) e a alínea a) do n.º 3 da Cláusula 15.<sup>a</sup> (Progressão Técnica), do qual constarão, em cada um dos anos, a frota prevista e respectivo tipo e número de equipamentos, bem como a variação da dotação dos quadros de Pilotos por função e por equipamento.

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

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

#### **PARTE I**

##### **Categorias**

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

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

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

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

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

## **PARTE II**

### **Definição de funções**

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

- a) A segurança e integridade dos passageiros, restantes tripulantes, carga e equipamento durante o voo;
- b) O cumprimento de regulamentos internacionais, nacionais e das normas internas da Empresa;
- c) A representação desta, quer em território nacional, quer no estrangeiro, sempre que no local onde se encontre não exista representante legal da mesma;
- d) A tomada de decisão sobre o conjunto de acções e decisões necessárias à execução de voo, tais como: o conhecimento prévio, ou durante o voo, das informações operacionais pertinentes; a manipulação dos comandos do avião nas várias fases do voo (pilotagem); a utilização dos equipamentos, nomeadamente radioeléctricos e electrónicos de comunicação e navegação; o controlo (através do chefe de cabine) do nível de assistência a passageiros; qualquer alteração às rotinas ou normas operacionais estabelecidas sempre que a circunstâncias o exijam e justifiquem;
- e) O exercício de poderes de direcção sobre todos os membros da sua tripulação, entendendo-se por poderes de direcção os de prever, organizar, autorizar e controlar.

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

## **PARTE III**

### **Ordenação dos equipamentos**

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

Grupo I: DHC 8 – Q200;

Grupo II: DHC 8 – Q400.

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

## **Regulamento de utilização e Prestação de Trabalho (RUPT)**

### **Cláusula 1.ª**

#### **Definições**

*ACMI* – voo alugado, garantindo o operador avião, tripulação, manutenção e seguros;

*Actividade no solo* – a que é inerente às funções atribuídas ao Piloto, nomeadamente instrução, cursos, refrescamentos, qualquer tipo de treino profissional e simuladores de voo;

*Ano* – período de doze (12) meses que corresponde ao ano civil, começando às 00H00 de 1 de Janeiro e terminando às 23H59 do dia 31 de Dezembro; para efeitos de contagem de tempos de trabalho e de repouso, entende-se por ano o período que corresponde a 52 semanas consecutivas;

*Autoridade aeronáutica* – Instituto Nacional de Aviação Civil, IP (INAC, IP) 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 respectivo contrato de trabalho;

*Base operacional* – local diferente da Base do Piloto e que serve de base à operação efectuada 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 actividade no solo ou de qualquer outra actividade conexas 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* – trajecto entre uma descolagem e a aterragem subsequente, sempre que não se efectue 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;

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;

*INAC* – Instituto Nacional de Aviação Civil;

*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);

*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 efectuar qualquer serviço de voo ou de simulador que eventualmente surja e para os quais se encontre qualificado, dentro das atribuições correspondentes à sua categoria profissional, excepto 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 nocturno* – período compreendido entre às 19:00 horas de um dia e às 06:00 horas do dia seguinte (UTC);

*Período nocturno de repouso* – período de oito horas consecutivas, entre as 22H00 e as 07H59 (Hora local));

*Período de preparação* – intervalo de tempo que se situa imediatamente após ou antes do período de repouso, destinado à preparação do tripulante para o Serviço de Voo ou para o repouso, respectivamente;

*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 nocturno* – 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 efectuar 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* – trajecto efectuado, desde que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada até ao local em que estaciona, incluindo uma descolagem e a respectiva 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 afectem 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 actividade; as inspecções 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 acções 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 objectivo do desempenho de actividade 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 objectivo 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 actuando de acordo com as suas competências numa aeronave durante um voo ou parte de um voo;

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

*Voo com limitações técnicas (voo “ferry”)* – voos em que por deficiências técnicas não é permitido transportar carga ou passageiros;

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

*Voos de instrução* – voos destinados a instrução de Pilotos, nas diversas funções;

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

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

#### Cláusula 2.ª

### **Prestação de trabalho de Pilotos**

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

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

#### Cláusula 3.ª

### **Agregado familiar**

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

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

#### Cláusula 4.ª

### **Apresentação**

O Piloto escalado para o Serviço de Voo deve apresentar-se no aeroporto ou noutro local indicado pela SATA AIR AÇORES, com a antecedência estabelecida e previamente divulgada por esta.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### **Limites de tempo de trabalho**

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

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

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

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

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

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### **Limites ao período de trabalho nocturno**

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

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

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

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

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### **Tempo de voo (*block time*)**

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

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

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

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

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

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

#### **Contagem do tempo de voo – *Block Hours*/Contagem de tempo de trabalho – *Duty Hours***

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

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

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

4 - Contagem:

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

- O Piloto que exerça funções específicas durante todo ou parte do serviço de voo é contabilizado 100% do tempo de voo;

- O Piloto sem funções específicas a bordo, durante parte do serviço de voo (*extra-crew*) – etapa seguida ou antecedida de etapa com funções específicas, é contabilizado 100% do tempo de voo;

- O Piloto sem funções específicas a bordo, durante todo o serviço de voo (*extra crew*), é contabilizado 50% do tempo de voo;

- Em verificações, instrução e treino, de simulador, na qualidade de verificado ou verificador, é contabilizado 100% do tempo de voo.

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

b) Relativamente ao tipo de serviço de voo:

Ferry ----- 100%

Ensaio ----- 100%

Cargo ----- 100%

(Do Tempo de voo e de trabalho realizado em todo o serviço de voo);

c) Relativamente ao trabalho prestado no solo:

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

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

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

5 - Majorações:

a) Relativamente ao horário da operação:

- Nocturno ----- 25%

(Do Tempo de voo e de trabalho realizado entre as 19H00 de um dia e as 06H00 do dia seguinte (UTC) - “voo nocturno”);

b) Relativamente às condições de nomeação do Piloto:

- Folgas ----- 25%

- Férias alteradas ou interrompidas----- 50%

(Do tempo de voo e de trabalho realizado em todo o serviço de voo, desde que esse serviço seja total ou parcialmente coincidente com o período de folga ou de férias);

- Feriados----- 100%

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

6 - As situações referidas em cada alínea do n.º 4 supra não são cumulativas entre si, prevalecendo as situações que correspondam ao maior valor apurado.

Cláusula 9.<sup>a</sup>

### **Limites do tempo de Serviço de Voo**

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

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

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

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

Cláusula 10.<sup>a</sup>

### **Horas locais**

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

2 - O MOV conterà uma tabela de zonas geográficas horárias, aplicáveis à rede da SATA AIR AÇORES, a qual será mantida permanentemente actualizada.

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### **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<br>13:59       | 12:00                                           | 12:00 | 12:00 | 11:45 | 11:00 | 10:15 | 09:30 |
| 14:00<br>15:59       | 12:00                                           | 12:00 | 11:30 | 10:45 | 10:00 | 09:15 | 09:00 |
| 16:00<br>17:59       | 12:00                                           | 11:45 | 11:00 | 10:15 | 09:30 | 09:00 | 09:00 |
| 18:00<br>03:59       | 12:00                                           | 11:15 | 10:30 | 09:45 | 09:00 | 09:00 | 09:00 |
| 04:00<br>04:59       | 12:00                                           | 11:15 | 10:30 | 09:45 | 09:00 | 08:15 | 07:30 |
| 05:00<br>05:59       | 12:00                                           | 11:15 | 10:30 | 09:45 | 09:00 | 08:15 | 07:30 |
| 06:00<br>06:59       | 12:00                                           | 11:45 | 11:00 | 10:15 | 09:30 | 08:45 | 08:00 |

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### **Período de repouso**

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

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

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

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

5 - Sempre que um Serviço de Voo ou de simulador esteja compreendido, no todo ou em parte superior a uma hora, entre às 02H00 e às 05H59, hora local, o Tempo de repouso subsequente deve ser aumentado de 2 (duas) horas.

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

7 - A SATA AIR AÇORES não pode contactar um Piloto durante o Período de Repouso.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

### **Serviço de Assistência**

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

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

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

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

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

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

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

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

7 - Sem prejuízo das situações decorrentes da aplicação do n.º 8 e do estabelecido no n.º 9, o serviço de assistência não poderá ter início nem termo entre às 00H01 e às 05H59 podendo, porém, incluir este período na sua totalidade.

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

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

10 - O período de serviço de assistência é contado:

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

11 - Para efeitos de contagem de tempo, a reserva é equiparada ao serviço de assistência.

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

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

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### **Situação de Reserva**

1 - A reserva far-se-á na residência do Piloto a partir da hora de apresentação programada;

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

3 - No caso de utilização em situação de reserva, o tempo desta conta 25% para efeitos dos limites semanais e mensais do período de serviço de voo.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### **Regime *on call***

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

2 - Na escala mensal poderão ser indicados entre um e quatro períodos por semana (com o máximo de uma hora cada e com amplitude não superior a 12 horas) dentro dos quais poderá ser estabelecido contacto com o Piloto, com vista a nomeá-lo para um período de assistência ou, desde logo, para um serviço de voo.

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

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

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

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

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

Cláusula 16.<sup>a</sup>

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

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

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

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

Cláusula 17.<sup>a</sup>

**Marcação de serviços em datas festivas**

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

|                          |    |
|--------------------------|----|
| Dia 24 de Dezembro       | 10 |
| Dia de Natal             | 15 |
| Dia 31 de Dezembro       | 10 |
| Noite da passagem de ano | 20 |
| Dia 1 de Janeiro         | 10 |
| Domingo de Páscoa        | 15 |

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

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

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

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

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

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

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

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### **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, a gozar como dia de folga local, entre 1 de Outubro e 30 de Maio; ou na impossibilidade de ser gozado esse dia de folga local, ao pagamento do valor equivalente a uma hora de Vencimento Horário, 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 ser efectuada 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.<sup>a</sup>

##### **Alterações após a apresentação**

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, a gozar como dia de folga local, entre 1 de Outubro e 30 de Maio; ou na impossibilidade de ser gozado esse dia de folga local, ao pagamento do valor equivalente a uma hora de Vencimento Horário.

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### **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.<sup>a</sup> (Anulação de nomeações) e 19.<sup>a</sup> (Alterações após apresentação) e 37.<sup>a</sup> (Alteração às escalas), são consideradas convocações de urgência e carecem do acordo prévio do Piloto;

2 - Por cada período de serviço de voo efectuado por convocação de urgência, o Piloto terá direito a um período de 24 horas livres de serviço, a gozar como dia de folga local, entre 1 de Outubro e 30 de Maio;

3 - Na impossibilidade de serem gozadas as 24 horas referidas no ponto anterior, o Piloto adquire em alternativa o direito ao pagamento do valor equivalente a uma hora de Vencimento Horário.

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

##### **Rotações**

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

#### Cláusula 22.<sup>a</sup>

##### **Destacamento**

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

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

- 1.2 A Empresa garantirá o transporte do hotel para o local de operação e vice-versa.
- 1.3 O tempo máximo na situação de destacamento será de vinte dias.
- 1.4 Quando em destacamento a Empresa garantirá serviço de lavanderia.
- 1.5 A ajuda de custo diária é a ajuda de custo nacional definida em Regulamento.
- 1.6 Em caso de destacamento fora do território nacional a ajuda de custo diária é o valor da ajuda de custo no estrangeiro definida em Regulamento.
- 1.7 Em situação de destacamento o subsídio de aterragem resulta da tabela em vigor.
- 1.8 Em situação de destacamento os tempos de serviço, folgas e períodos de repouso regem-se pela legislação específica aplicável, considerando-se prejudicadas as disposições convencionais.
- 1.9 Para efeitos do RRRGS, o vencimento horário mensal – *Duty-Pay* referente ao período de destacamento é majorado em 25%, tendo o piloto direito ao pagamento desta majoração no mês de processamento seguinte.
- 1.10 A majoração prevista no ponto 1.9 não é contabilizada para efeitos dos limites previstos na Cláusula 5.<sup>a</sup> (Limites de Tempo de Trabalho), Cláusula 7.<sup>a</sup> (Tempo de Voo/*Block Time*) deste Regulamento e Cláusula 6.<sup>a</sup> (Vencimento Horário) do RRRGS.
- 1.11 Quando numa situação de destacamento os Pilotos gozarão, além das folgas a que têm direito, um período livre de qualquer serviço de um dia de folga local por cada 8 dias ou fracção, com um mínimo garantido de um dia de folga local em destacamentos inferiores a 8 dias, imediatamente após o regresso à base, com início às 00:00 seguintes, não fazendo este parte das folgas anuais previstas neste AE.

Cláusula 23.<sup>a</sup>

### **Combinação de Rotações e Destacamentos**

- 1 - Em cada mês de calendário um piloto só pode fazer um destacamento de 20 dias ou combinações de rotações e destacamentos com um máximo de 13 dias.
- 2 - Para além do limite estabelecido no ponto 1, outras rotações ou destacamentos dependem do acordo prévio do piloto e não serão consideradas como convocação de urgência.

Cláusula 24.<sup>a</sup>

### **Alojamento nas escalas e requisitos do local de repouso**

- 1 - A Empresa garantirá aos Pilotos alojamento adequado, sempre que os mesmos se desloquem por motivo de trabalho.
- 2 - A escolha do hotel ou hotéis é feita pela Empresa, devendo o local, sempre que possível, estar a uma distância tal do aeroporto de modo a que não seja necessário um tempo superior a 30 minutos para se transitar entre o hotel e o aeroporto.
- 3 - A Empresa garantirá aos seus Pilotos alojamento adequado, sempre que o tempo de trânsito coincidente com o período de serviço nocturno, seja igual ou superior a 04:00 Horas (quatro horas), ou em período diurno, seja igual ou superior a 06H00 (seis horas).
- 4 - Para efeitos do número anterior, os limites horários referidos não incluem os tempos de apresentação, *de-briefing* e transporte;

Cláusula 25.<sup>a</sup>

**Alojamento por conta do trabalhador**

Nos casos em que o trabalhador não utilize hotel ser-lhe-á atribuído um complemento equivalente a 70% da ajuda de custo diária.

Cláusula 26.<sup>a</sup>

**Deslocação do Piloto**

- 1 - Deslocação é a movimentação de um Piloto ao serviço da Empresa.
- 2 - As deslocações podem efectuar-se por meios aéreos ou não aéreos.
- 3 - As deslocações podem relacionar-se ou não com serviços de voo.
- 4 - As deslocações por meios aéreos do piloto que detenha o estatuto hierárquico previsto na alínea a) da Cláusula 20.<sup>a</sup> (Hierarquia em Serviço de Voo) do Acordo de Empresa efectuem-se nos seguintes termos:
  - a) As deslocações por meios aéreos (DHC) que antecedem um serviço de voo, em voos da empresa serão efectuados, existindo, em classe executiva ou equivalente, se existirem lugares disponíveis;
  - b) As deslocações por meios aéreos (DHC) em outras companhias, de duração superior a 4 horas, que antecedem um serviço de voo, serão efectuadas em classe executiva ou equivalente, excepto se não existirem lugares disponíveis.
- 5 - Sem prejuízo do disposto no n.º 4, as deslocações dos pilotos efectuem-se nos termos dos usos vigentes que sejam mais favoráveis.

Cláusula 27.<sup>a</sup>

**Tempo de Deslocação (Piloto na situação de passageiro ou extra-crew)**

- 1 - Quando um Piloto se deslocar como passageiro ou extra tripulação (*extra-crew*) por motivos de serviço, o tempo gasto nessa deslocação contará a 100% como período de trabalho e a 50% como tempo de voo para efeitos dos limites previstos na Lei e no Acordo de Empresa.
- 2 - Quando um Piloto se deslocar como passageiro ou extra tripulação (*extra-crew*), com a finalidade de continuar o serviço de voo, a deslocação contará a 100% como serviço de voo e tempo de voo gastos no transporte para efeitos dos limites previstos na lei, no presente Regulamento e no Acordo de Empresa.
- 3 - Se o regresso do Piloto à base, após ter completado um serviço de voo, implicar para si, a ultrapassagem dos limites de serviço de voo estabelecidos por lei para uma tripulação reforçada, esse regresso só poderá efectuar-se com o seu acordo, beneficiando o Piloto de um repouso igual a 1,5 vez do período de repouso a que tinha direito.

Cláusula 28.<sup>a</sup>

### **Regresso antecipado ou adiado à Base**

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

Cláusula 29.<sup>a</sup>

### **Contactos com os Pilotos**

1 - Os Pilotos não poderão ser contactados, por razões de serviço, durante o seu período de repouso. Como excepção, os Pilotos poderão ser contactados durante o período das 17:00 às 20:00 (hora local), por motivos de alteração de escala para o dia seguinte.

2 - Os Pilotos só poderão ser contactados na sua folga semanal, por razões de serviço, pelo DOV ou, na sua ausência, pelo Piloto Chefe ou Chefe de Frota.

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

### **SECÇÃO II**

### **Folgas**

Cláusula 30.<sup>a</sup>

### **Folga semanal**

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

2 - A folga semanal terá o seu início às 00H00 Horas seguintes à hora do fim do período de serviço de voo acrescido do tempo de transporte e do intervalo de tempo previsto no n.º 3 da Cláusula 12.<sup>a</sup> (Período de Repouso).

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

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

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

6 - Os Pilotos têm direito ao gozo mínimo de:

- a) 7 dias de folga local em cada mês;
- b) 24 dias de folga local em cada 12 semanas consecutivas;
- c) 104 dias de folga semanal em cada ano.

Cláusula 31.<sup>a</sup>

### **Alteração de folgas**

1 - Só com o acordo prévio do Piloto poderão ser alterados, os períodos de folgas semanais constantes da sua escala.

2 - Para efeitos do n.º 1, não são consideradas alterações à folga semanal as que resultem da aplicação das Cláusulas 18.ª (Anulação de Nomeações) e 19.ª (Alterações após Apresentação) e das alterações comerciais ou irregularidades operacionais ocorridas quando o Piloto se encontre fora da base.

3 - Também não é considerada alteração de folga, o protelamento do seu início não superior a 24 horas.

#### Cláusula 32.ª

##### **Pretensões de folgas**

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

2 - Os Pilotos poderão abdicar do previsto no n.º 1 supra acumulando três folgas semanais (seis dias) duas vezes em cada semestre civil, desde que solicitadas ao Serviço de Escalas até ao final do mês anterior ao da elaboração da escala mensal.

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

a) Menor número de pretensões utilizadas nos últimos três meses;

b) Em caso de igualdade por ordem cronológica de apresentação.

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

#### 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, a ser gozado como folga local, por cada 8 dias ou fracção, com um mínimo garantido de um dia livre de serviço, imediatamente após o regresso à base, com início às 00:00 seguintes, não fazendo este parte das folgas anuais previstas neste AE.

#### Secção III

##### **Escalas**

#### Cláusula 34.ª

##### **Escalas de serviço**

1 - As escalas de serviço são mensais, distribuídas individualmente na sua totalidade por equipamento de voo e estarão disponíveis para consulta num local conveniente, com a antecedência mínima de 10 dias, em relação ao início do mês respectivo.

2 - Das escalas de serviço e suas alterações constarão:

a) O nome do Piloto;

- b) A rota, destino e horário dos serviços de voo;
- c) Os serviços de simulador;
- d) Os períodos de assistência e de reserva;
- e) As folgas devidas e as atribuídas em planeamento;
- f) As férias;
- g) Os acumulados anuais das horas voadas.

3 - Na escala do mês de Dezembro constará o planeamento respeitante à primeira semana do mês de Janeiro do ano seguinte.

#### Cláusula 35.<sup>a</sup>

##### **Razoabilidade dos valores utilizados para o planeamento dos voos e do descanso dos Pilotos**

Sempre que se verifique que os tempos utilizados no cálculo do tempo de Serviço de Voo e no cálculo do tempo de repouso são excedidos em mais de 35% dos casos numa determinada rota, num período de três meses consecutivos de calendário, considera-se que esses tempos são inadequados, tendo a SATA AIR AÇORES que adequá-los.

#### Cláusula 36.<sup>a</sup>

##### **Princípios a observar no Planeamento das Operações de Voo**

1 - A SATA AIR AÇORES observará o princípio da equidade na distribuição dos períodos de trabalho e de descanso, nomeadamente no que respeita à marcação das folgas aos fins-de-semana, número de folgas, número de voos, número de voos internacionais e nacionais, rotações, destacamentos, reservas e assistências, entre os Pilotos com as mesmas funções e da mesma frota, sempre com respeito pelos regimes previsto na Lei e neste Acordo de Empresa.

2 - Os voos não programados são realizados com recurso aos Pilotos em serviço dentro dos limites previstos no Acordo de Empresa, de assistência e reserva; só não havendo Pilotos numa destas situações é que os referidos voos são realizados com recurso aos restantes Pilotos.

#### Cláusula 37.<sup>a</sup>

##### **Alteração às escalas**

1 - Quando necessidades de serviço o exijam, a Empresa poderá nomear Pilotos para períodos de serviço de voo, de simulador de voo ou de assistência, com a antecedência mínima de 48 horas relativamente ao início do período de serviço.

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

3 - Fora dos prazos previstos no n.º 1 supra e sem prejuízo do disposto nas Cláusulas 13.<sup>a</sup> (Serviço de Assistência), 15.<sup>a</sup> (Regime *on Call*) e 18.<sup>a</sup> (Anulação de nomeações), as nomeações resultantes de alterações às escalas carecem de acordo prévio do Piloto.

#### Cláusula 38.<sup>a</sup>

##### **Pedidos Individuais para a fixação de escalas**

1 - O Piloto tem a possibilidade de contribuir para a definição da sua escala pessoal através de Pedidos Individuais, solicitando à SATA AIR AÇORES a marcação de folgas ou serviços em determinados dias, sem prejuízo do disposto no n.º 1 da Cláusula 36.<sup>a</sup> (Princípios a observar no Planeamento das Operações de Voo).

2 - Uma vez aceite o Pedido do Piloto, a marcação não poderá ser alterada sem o acordo do mesmo.

3 - Os Pedidos Individuais estão sujeitos aos seguintes procedimentos:

- a) Devem ser feitos através do Serviço de Escalas;
- b) Devem ser efectuados por suporte escrito;
- c) Devem dar entrada no Serviço de Escalas até ao dia 25 do mês anterior ao da elaboração da escala mensal.

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### **Pedidos de troca de escalas**

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

- a) A troca só envolva dois Pilotos;
- b) A troca cumpra o estipulado nos limites de trabalho e repouso previstos neste Regulamento e não entre em conflito com as assistências e reservas;
- c) Seja formulada por suporte escrito ou, caso tal não lhes seja possível, por telefone, devendo, neste último caso, formalizar esse pedido no referido impresso até à sua apresentação para o serviço.
- d) Não envolva custos imputáveis à Empresa;
- e) Os voos efectuados como resultado de trocas individuais entre pilotos não entrarão para a contabilização do princípio de equidade definida no n.º 1 da Cláusula 36.<sup>a</sup> (Princípios a observar no Planeamento das Operações de Voo).

2 - A troca de escalas isenta a SATA AIR AÇORES do cumprimento do disposto na Cláusula 3.<sup>a</sup> (Agregado Familiar).

#### Cláusula 40.<sup>a</sup>

##### **Controle de Planeamento e Escalas**

A Empresa obriga-se a fornecer com oportunidade ao SPAC todos os elementos estatísticos sobre a prestação de trabalho de Pilotos.

#### Cláusula 41.<sup>a</sup>

##### **Elementos estatísticos a fornecer pela SATA AIR AÇORES ao SPAC**

1 - A SATA AIR AÇORES fornecerá ao SPAC, trimestralmente, as informações relativas ao ponto n.º 6 da Cláusula 12.<sup>a</sup> (Período de Repouso) e à Cláusula 35.<sup>a</sup> (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 actividade 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 efectuadas pelos Pilotos.

3 - A Empresa fornecerá anualmente (em Janeiro) ao SPAC cópia dos seguintes elementos estatísticos relativos à actividade dos Pilotos relativamente ao ano anterior:

- a) Períodos de férias e respectivas 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.

##### **Regulamento de Remunerações, Reformas e Garantias Sociais (RRRGS)**

#### Cláusula 1.<sup>a</sup>

##### **Âmbito**

O Regulamento de Remunerações, Reformas e Garantias Sociais constitui o Regulamento previsto na alínea c) do n.º 1 da Cláusula 4.<sup>a</sup> (Regulamentos e Anexos), do Acordo de Empresa e faz parte integrante desse Acordo.

#### Cláusula 2.<sup>a</sup>

##### **Conceito de retribuição**

1 - Só se considera retribuição aquilo a que, nos termos da Lei e deste Acordo de Empresa, o Piloto tem direito como contrapartida do trabalho.

2 - A retribuição compreende a Remuneração Base Mensal (RBM) e todas as outras prestações regulares e periódicas, feitas directa ou indirectamente em dinheiro ou em espécie.

3 - A remuneração de base é composta por vencimento de base, vencimento de exercício e vencimento de senioridade.

4 - Até prova em contrário, presume-se constituir retribuição toda e qualquer prestação da SATA AIR AÇORES ao Piloto, excepto as constantes da Cláusula 3.<sup>a</sup> (Abonos Diversos).

5 - A retribuição pode ser constituída por uma parte certa e outra variável.

6 - As componentes da retribuição, bem como os respectivos valores são os referidos neste Regulamento.

#### Cláusula 3.<sup>a</sup>

##### **Abonos diversos**

Não se consideram retribuição, para além de outras que, nos termos da Lei e deste Acordo de Empresa, não devam ser consideradas como tal, as importâncias recebidas a título de:

- a) Remuneração por trabalho suplementar, salvo nos casos previstos na Lei;
- b) Ajudas de custo;
- c) Despesas de transporte;
- d) Os subsídios de refeição ou a comparticipação no preço destas, bem como o seu pagamento integral, quando for caso disso;
- e) Comparticipação nas despesas de infantário.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### **Remuneração de base mensal**

A remuneração de base é constituída pelo vencimento base, pelo vencimento de exercício e pelo vencimento de senioridade, calculados conforme tabela em vigor.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### **Superação de créditos mensais e anuais**

1 - A Remuneração de Base Mensal (RBM) não abrangerá as horas de trabalho prestadas mensalmente e anualmente para além dos créditos mensais e anuais estipulados nas Tabelas de Vencimento Horário constantes da Cláusula 6.<sup>a</sup> (Vencimento Horário).

2 - As horas que excedam os créditos mensais ou anuais estipulados nas Tabelas de Vencimento Horário constantes da Cláusula 6.<sup>a</sup> (Vencimento Horário) serão remuneradas pelos

respectivos valores de Vencimento horário (VH) e pagas conjuntamente com as remunerações mensais.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

### Vencimento Horário (VH)

1 - O Vencimento Horário (VH) é um montante que corresponde a 2% do Vencimento Base;

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

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

2.2 O *plafond* mensal definido é o seguinte:

| Mês             | <i>Duty-Hours</i> |
|-----------------|-------------------|
| 31 Dias         | 150h00m           |
| Redução por dia | 3h35m             |

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

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

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

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

3.3 O RE02 é pago sob a forma de RE04.

3.4 O *plafond* anual definido é o seguinte:

| Ano                           | <i>Block-Hours</i> |
|-------------------------------|--------------------|
| 1 de Janeiro a 31 de Dezembro | 650 H              |
| Redução por dia               | 02h00m             |

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

4 - RE03 – Vencimento Horário Anual – *Duty-Pay*

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

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

4.3 O RE03 é pago sob a forma de RE04.

4.4 O *plafond* anual definido é o seguinte:

| Ano                           | Duty-Hours |
|-------------------------------|------------|
| 1 de Janeiro a 31 de Dezembro | 1400 H     |
| Redução por dia               | 03h35m     |

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

5 - RE04 – Vencimento Horário Anual

5.1 O RE04 é o maior dos valores de RE02 ou RE03 subtraído dos pagamentos mensais efectuados como RE01.

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

Cláusula 7.<sup>a</sup>

#### **Vencimento de exercício**

1 - O vencimento de exercício é o resultado do produto do número de anuidades técnicas na função pelo respectivo valor inscrito na tabela em cada momento aplicável.

2 - O número de anuidades técnicas é calculado nos termos do n.º 8 infra, com início na data de largada conjunta de acesso a cada função técnica.

3 - O número de anuidades técnicas contadas a cada Piloto, no conjunto das funções técnicas exercidas, não pode exceder 25.

4 - Para os Pilotos que atinjam o limite de 25 anuidades técnicas, prevalecerão sempre as que se forem vencendo pelas funções técnicas mais recentes, em detrimento das correspondentes a funções técnicas há mais tempo não exercidas.

5 - A primeira anuidade técnica (vencimento de exercício) só se vence a partir do quarto ano, inclusive, do exercício de funções na profissão.

6 - Em caso de incapacidade definitiva para o exercício de funções de voo, se o Piloto não tiver ainda vencido 25 anuidades técnicas e se tiver sido abrangido pela regra estabelecida no n.º 5, a SATA AIR AÇORES, para efeitos de cálculo da pensão total de reforma, considerará vencidas as anuidades técnicas necessárias para perfazer esse limite de 25 anuidades, mas nunca em número superior a 3 (três).

7 - As anuidades técnicas vencem-se em 1 de Janeiro de cada ano, por referência ao exercício efectivo da função no ano anterior.

8 - Quando por força do disposto na Cláusula 9.<sup>a</sup> (Exercício efectivo da Função) a anuidade não se vencer em 1 de Janeiro, vencerá no dia 1 do mês seguinte àquele em que se completar o total de horas de voo em falta para a média respectiva.

9 - Nos casos previstos no n.º 8, o cálculo relevante para a anuidade a vencer em 1 de Janeiro do ano seguinte é feito sobre os duodécimos da média anual respectiva que correspondam ao número de meses que vão do mês em que se venceu a última anuidade até ao mês de Dezembro, inclusive, desde que esse espaço de tempo seja, no mínimo, de três meses.

10 - Os Pilotos que ascendam a Comando, ao longo de cada ano vencem a primeira anuidade técnica da nova função em 1 de Janeiro do ano seguinte, desde que tenham realizado naquele ano, pelo menos, 37,5% da média ponderada anual das horas voadas pelos restantes Pilotos da nova função e equipamento.

#### **Cláusula 8.ª**

##### **Vencimento de Senioridade**

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

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

#### **Cláusula 9.ª**

##### **Exercício efectivo da função**

1 - Para efeitos da Cláusula 7.ª (Vencimento de Exercício), o exercício da função é contado por anuidades, sendo necessária a realização de 75% da média ponderada anual de horas de voo realizadas pelos Pilotos da mesma função e equipamento em que o Piloto preste serviço.

2 - Têm direito ao crédito da média de horas de voo realizadas pelos Pilotos com as mesmas funções afectos ao mesmo equipamento e em serviço exclusivo de voo, durante o período de tempo em que se encontrem impedidos de voar por motivo de:

- a) Exercício de funções permanentes em terra;
- b) Exercício de funções eventuais em terra;
- c) Frequência de quaisquer cursos, com excepção do 1.º Curso de qualificação para a profissão;
- d) Gravidez clinicamente comprovada;
- e) Gozo do período de Licença Parental inicial/Adopção, nos termos da Lei-Geral;
- f) Exercício de funções sindicais ou em comissão de trabalhadores, nos termos e dentro dos limites estabelecidos na Lei-Geral.

3 - Considera-se que há exercício efectivo da função quando a não realização do valor percentual fixado seja imputável à Empresa.

Cláusula 10.<sup>a</sup>

**Retribuição, subsídio de férias e subsídio de férias frias**

1 - Durante o período de férias o Piloto tem direito à remuneração a que se refere a Cláusula 4.<sup>a</sup> (Remuneração de Base Mensal).

2 - Além da remuneração mencionada no número anterior, os Pilotos têm direito a um subsídio de férias de montante igual ao dessa remuneração.

3 - O subsídio de férias frias será de um Vencimento Base.

4 - O subsídio de férias e o subsídio de férias frias serão pagos de uma só vez, antes do início do maior período de férias, com o vencimento do mês anterior ao do respectivo gozo.

Cláusula 11.<sup>a</sup>

**Subsídio de Natal**

1 - O Piloto tem direito, anualmente, a um subsídio de montante igual ao da remuneração a que se refere a Cláusula 4.<sup>a</sup> (Remuneração de Base Mensal), a pagar até 15 de Dezembro.

2 - Nos anos de admissão, de cessação, de suspensão e de termo da suspensão do contrato de trabalho, este subsídio será pago na proporção do tempo de trabalho prestado.

Cláusula 12.<sup>a</sup>

**Vencimento Base (VB)**

É o montante inscrito na tabela salarial em cada momento em vigor.

Cláusula 13.<sup>a</sup>

**Prestação de Subsídio de Apresentação (SAP)**

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

Cláusula 14.<sup>a</sup>

**Subsídio de Aterragem (SAT)**

Serão contabilizadas todas as aterragens, que serão pagas na íntegra.

Cláusula 15.<sup>a</sup>

**Complementos Salariais para Pilotos com Funções em Terra**

Os Pilotos que, cumulativamente com funções de voo, exerçam funções permanentes em terra ou de instrução, receberão os complementos salariais previstos no protocolo referido na alínea d) do n.º 2 da Cláusula 2.<sup>a</sup> (Início da Vigência e produção de efeitos) do Acordo de Empresa.

Cláusula 16.<sup>a</sup>

**Infantário**

1 - A SATA AIR AÇORES comparticipará até ao limite de € 62,50 nas despesas de infantário tidas com os filhos de todos os Pilotos, dos dois meses à escolaridade obrigatória, comparticipando aqueles nos seguintes termos:

- 4% Sobre a retribuição ilíquida mensal por um filho;
- 6% Sobre a retribuição ilíquida mensal por dois filhos;
- 8% Sobre a retribuição ilíquida mensal por três filhos ou mais.

2 - A SATA AIR AÇORES somente efectuará a comparticipação, mediante a apresentação de recibo devidamente passado por um infantário reconhecido oficialmente.

Cláusula 17.<sup>a</sup>

**Subsídio para reeducação pedagógica**

1 - A Empresa concederá aos Pilotos com filhos que comprovadamente careçam de reeducação pedagógica, e por cada um, um complemento ao subsídio atribuído pela Segurança Social ou por outro organismo oficial, o qual nunca excederá € 168,37 mensais.

2 - A atribuição deste subsídio fica dependente da apresentação pelos interessados de documento da despesa feita na reeducação em cada mês, bem como o abono concedido pela Segurança Social ou outro organismo oficial.

Cláusula 18.<sup>a</sup>

**Complemento de reforma**

1 - Os Pilotos que, por incapacidade física ou por limite de idade tenham definitivamente cancelada a sua licença de voo pela autoridade aeronáutica competente solicitarão, no prazo de 30 dias contados desde a data do evento que provocou a incapacidade, a sua reforma.

2 - Da formalização deste pedido deve ser dado conhecimento à Empresa.

3 - Os Pilotos terão direito a um complemento de reforma, que será pago pela Empresa ao Piloto a partir da data da passagem à situação de reforma e será calculado nos termos do disposto na Cláusula 65.<sup>a</sup> A do Regulamento de Prestação de Trabalho publicado no *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 2, de 24 de Janeiro de 1991 em conjugação com a Cláusula 65.<sup>a</sup> do Regulamento de Prestação de Trabalho, na redacção publicada no *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 19, de 6 de Setembro de 1984, regulamentos estes que apenas se mantêm em vigor nestas cláusulas.

4 - Relativamente aos Pilotos promovidos ao abrigo do parágrafo n.º 3 da Cláusula 8.<sup>a</sup> (Impedimento ao Acesso) do RAAAC, o cálculo do complemento de reforma far-se-á tomando como base de cálculo o valor do vencimento da categoria de Oficial Piloto, considerando-se,

para o efeito, a tabela salarial vigente em 31 de Dezembro de 1989 actualizada percentualmente em função das actualizações salariais entretanto ocorridas, acrescido da senioridade na Empresa.

5 - A Empresa pagará em cada ano 14 prestações mensais do complemento de reforma, o qual será anualmente actualizado pelo mesmo valor percentual aplicado à tabela salarial dos Pilotos no activo.

6 - Enquanto não for concedida a reforma pelo CNP, a Empresa adiantará o valor estimado da PR, obrigando-se o Piloto a reembolsar de imediato a Empresa da importância retroactivo que vier a receber daquela instituição.

7 - A tabela salarial vigente em 31 de Dezembro de 1989 e suas actualizações percentuais entretanto ocorridas, são as constantes em Anexo I.

8 - O disposto na presente cláusula não se aplica aos Pilotos admitidos a partir de 1 de Janeiro de 2004.

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### **Pré-reforma**

1 - Por acordo entre a Empresa e o Piloto pode este passar, a partir dos 55 anos, à situação de pré-reforma nas condições que em cada momento estiverem definidas no Acordo de Empresa e pela Lei.

2 - Os Pilotos na situação de pré-reforma mantêm-se abrangidos pelos seguros previstos na Cláusula 52.<sup>a</sup> (Seguro de Risco) e Cláusula 53.<sup>a</sup> (Seguro de Doença) do Acordo de Empresa até perfazerem a idade de 65 anos.

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### **Diminuição de actividade**

1 - Mediante acordo com a Empresa, a actividade do Piloto com 50 ou mais anos de idade, poderá ser reduzida em percentagem que será expressa por escrito.

2 - Esta redução, uma vez acordada, só pode ser alterada ou revogada por acordo das partes sem prejuízo de terceiros à data da ocorrência.

3 - Nas situações previstas nesta cláusula, a remuneração de base será reduzida proporcionalmente.

4 - Os Pilotos que acordem na diminuição da sua actividade profissional terão direito, para além das folgas, descansos e férias, a um número de dias livres em cada mês, a estabelecer por escrito, podendo ser gozados em acumulação ou não, quer entre si quer com folgas atribuídas por planeamento, desde que solicitados até ao dia 1 do mês anterior àquele a que dizem respeito.

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

### **Tabelas Salariais e Subsídios**

- 1 - As Tabelas Salariais e Subsídios são os constantes em Anexo I;
- 2 - A passagem de 2.º Oficial Piloto a 1.º Oficial Piloto terá lugar quando forem atingidas 1800 horas totais de voo ou 3 anos de companhia, o que ocorrer primeiro;
- 3 - Os Pilotos admitidos a partir de 1 de Outubro de 2008 passarão de Piloto Estagiário a 2.º Oficial Piloto quando forem atingidas 1300 horas totais de voo.

Cláusula 22.<sup>a</sup>

### **Subsidio de Alimentação em Formação na Base**

- 1 - O Subsidio de Alimentação por cada dia de Formação na Base é sempre atribuído desde que comprovada a presença do Piloto na Formação com a duração mínima de quatro horas e trinta minutos;
- 2 - Os montantes de Subsidio de Alimentação por cada dia de formação na Base são os constantes em Anexo I.

Cláusula 23.<sup>a</sup>

### **Subsidio de transporte**

Os valores descritos na Tabela A do Anexo I serão pagos aos Pilotos com domicílio fora do perímetro de transporte definido no protocolo referido na alínea g) do n.º 2 da Cláusula 2.<sup>a</sup> (Início da vigência e produção de efeitos) do Acordo de Empresa, por cada dia de serviço efectuado em deslocações em viatura própria nos termos previstos no mencionado protocolo.

Cláusula 24.<sup>a</sup>

### **Subsidio de alimentação**

- 1 - O Subsidio de Alimentação por cada dia de serviço será pago sempre que as aeronaves não permitam aos tripulantes tomarem refeições quentes a bordo aquando de direito. Quando tal acontecer, os tripulantes terão direito a um período de tempo útil de 30 minutos, a fim de tomarem a refeição.
- 2 - Os montantes de Subsidio de Alimentação são os constantes em Anexo I.

Cláusula 25.<sup>a</sup>

### **Seguro Variável**

- 1 - O Seguro Variável é um prémio anual pago aos Pilotos até ao dia 31 de Março de cada ano;
- 2 - Os montantes do Seguro Variável são os constantes em Anexo I.

### **Regulamento de Hotéis e outros subsídios (RHOS)**

Cláusula 1.<sup>a</sup>

### **Ajuda de custo diária por ausência da base**

As ajudas de custo diárias por ausência da base são as constantes no protocolo referido na alínea e) do n.º 2 da Cláusula 2.ª (Início da vigência e produção de efeitos) do Acordo de Empresa.

#### Cláusula 2.ª

##### Hotéis

1 - A Empresa garantirá o período de descanso dos seus Pilotos fora da base em hotéis no mínimo de 4 (quatro) estrelas, compatível com a imagem e representatividade que a Empresa pretende reflectir.

2 - Os hotéis deverão disponibilizar gratuitamente para os Pilotos da Empresa os seguintes serviços:

- Televisão com canais por cabo ou via satélite;
- Internet (sempre que possível)
- Ar condicionado;
- Cofre;
- Secador de cabelo;
- Ginásio (sempre que possível);
- Lavandaria (suportar pelo piloto\*);
- “Room Service” ou a possibilidade de tomada de refeições 24:00 Horas por dia;

\*Em estadias iguais e superiores a 7 (sete) dias, a Empresa é responsável pelo pagamento do serviço de lavandaria.

3 - Todos os hotéis são reavaliados semestralmente pelos Pilotos, em impresso próprio. Este impresso será entregue aos Delegados Sindicais que, com a maior brevidade possível, informarão a Administração de qualquer irregularidade, por carta ou fax.

#### ANEXO I

##### Prestações Pecuniárias

Cláusula 21.ª do RRRGS

##### Tabelas Salariais e Subsídios

##### Tabela Salarial 2010

| Categoria          | Índice | VB         | SEN.    | D. Técnica | S. AP   | S. AT   | S. Aterragem Destacamento |
|--------------------|--------|------------|---------|------------|---------|---------|---------------------------|
|                    |        |            | 1,50%   | 2%         |         |         |                           |
| Comandante         | 100%   | € 5.600,00 | € 84,00 | € 112,00   | € 27,50 | € 11,00 | € 20,00                   |
| 1.º Oficial Piloto | 75%    | € 4.200,00 | € 63,00 | € 84,00    | € 20,00 | € 8,00  | € 14,50                   |
| 2.º Oficial Piloto | 53%    | € 2.968,00 | € 44,52 |            | € 17,00 | € 7,00  | € 12,50                   |
| Piloto Estagiário  | 43%    | € 2.408,00 |         |            | € 16,00 | € 6,50  | € 11,75                   |

Cláusula 18.<sup>a</sup> do RRRGS

**Valores do Complemento de Reforma**

1 - Considera-se a tabela salarial vigente em 31 de Dezembro de 1989, a saber:

|            |                           |                |
|------------|---------------------------|----------------|
| Comandante | Vencimento                | 1,780.71 Euros |
|            | Vencimento Comando        | 249.40 Euros   |
|            | Vencimento de Exercício   | 339.18 Euros   |
|            | Vencimento de Senioridade | 17.81 Euros    |
| Co-Piloto  | Vencimento                | 1,536.30 Euros |
|            | Vencimento de Exercício   | 247.80 Euros   |
|            | Vencimento de Senioridade | 15.36 Euros    |

2 - Os valores referidos no ponto 1 serão actualizados percentualmente em função das actualizações salariais entretanto ocorridas, a saber:

|               |               |               |
|---------------|---------------|---------------|
| 1990 - 12,20% | 1991 – 17,90% | 1992 – 15,90% |
| 1993 - 6,75%  | 1994 – 1,95%  | 1995 – 1,90%  |
| 1996 - 2,25%  | 1997 – 1,50%  | 1998 – 1,20%  |
| 1999 - 1,50%  | 2000 – 1,40%  | 2001 – 1,75%  |
| 2002 - 1,375% | 2003 – 1,00%  | 2004 – 2,75%  |
| 2005 - 2,75%  | 2006 - 2,40%  | 2007 - 3,00%  |
| 2008 - 3,15%  | 2009 - 3,15%  | 2010 - 3,15%  |

3 - Por aplicação dos pontos 1 e 2, os valores de referência, em 31 de Dezembro de 2010, serão os abaixo indicados. Estes valores de referência serão actualizados percentualmente em função das actualizações salariais seguintes ao ano de 2010:

**(Valores ano de 2010)**

|            |                           |                |
|------------|---------------------------|----------------|
| Comandante | Vencimento                | 4,166.98 Euros |
|            | Vencimento Comando        | 583.60 Euros   |
|            | Vencimento de Exercício   | 793.70 Euros   |
|            | Vencimento de Senioridade | 43.75 Euros    |
| Co-Piloto  | Vencimento                | 3,595.04 Euros |
|            | Vencimento de Exercício   | 579.86 Euros   |
|            | Vencimento de Senioridade | 35.94 Euros    |

Cláusula 25.<sup>a</sup> do RRRGS

### Montantes Anuais Seguro Variável

| Seguro variável    |        |            |
|--------------------|--------|------------|
| Categoria          | Índice | 2010       |
| Comandante         | 100%   | 4.583,95 € |
| 1.º Oficial Piloto | 90%    | 4.125,56 € |
| 2.º Oficial Piloto | 80%    | 3.667,16 € |
| Piloto Estagiário  | 70%    | 3.208,77 € |

Cláusula 22.ª do RRRGS

### Montantes Subsídio de Alimentação em Formação na base

| Ano  | Montante |
|------|----------|
| 2010 | 12,25€   |

Cláusula 23.ª do RRRGS

### Montantes Subsídio de Transporte

Tabela A

|                                      |                |
|--------------------------------------|----------------|
| Limite máximo de 10km por deslocação | 00,40 € por Km |
|--------------------------------------|----------------|

Cláusula 24.ª do RRRGS

### Montantes Subsídio de Alimentação

| Ano  | Montante |
|------|----------|
| 2010 | 12,25€   |

Cláusula 53.ª do AE

### Seguro de Doença

€ 300 por piloto/ano

### Declaração final dos outorgantes

Para efeitos da alínea e), n.º 1 do artigo 492.º do Código do Trabalho, consigna-se que o presente Acordo de Empresa procede à revisão global do AE publicado no *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 4, de 27 de Março de 1997, com alterações constantes do *Jornal Oficial*, IV Série, n.º 17, de 25 de Novembro de 2004 e *Jornal Oficial*, II Série, n.º 75, de 20 de Abril de 2009.

Nos termos e para os efeitos do disposto na alínea g) do artigo 492.º do Código de Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de Fevereiro, a presente revisão global do Acordo de Empresa abrange, por um lado a SATA AIR AÇORES – Sociedade Açoreana de Transportes

Aéreos, SA, Pessoa Colectiva n.º 512005095, com sede na Av. Infante D. Henrique, 55, 2.º, 9504-528 Ponta Delgada, e, por outro, os 48 (quarenta e oito) Pilotos associados do SPAC ao serviço da mesma SATA AIR AÇORES, SA.

Tendo em conta o previsto no n.º 3 do artigo 496.º do Código do Trabalho, a presente revisão global do Acordo de Empresa abrangerá, também, os Pilotos que se filiem no SPAC durante a respectiva vigência.

Ponta Delgada, 23 de Julho de 2010.

Pela SATA AIR AÇORES SA, *Doutor António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes*, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração e *Dra. Luísa Maria Miranda Schanderl*, na qualidade de Vogal do Conselho de Administração. Pelo SPAC – Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, *Hélder Manuel Raio Silva*, na qualidade de Presidente da Direcção, *João Pedro Veloso Amil Dias*, na qualidade de Vogal da Direcção e *António Manuel Mota Vieira*, na qualidade de Vogal da Direcção.

Entrado em 23 de Setembro de 2010.

Depositado na Direcção Regional do Trabalho, Qualificação Profissional e Defesa do Consumidor – Direcção de Serviços do Trabalho, em 28 de Setembro de 2010, com o n.º 32, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho.