

# Boletim do Trabalho e Emprego

# 10

1.<sup>a</sup> SÉRIE

Edição: Serviço de Informação Científica e Técnica (SICT) — Ministério do Trabalho e Segurança Social

Preço 165\$00

BOL. TRAB. EMP.

LISBOA

VOL. 52

N.º 10

P. 427-536

15 · MARÇO · 1985

## ÍNDICE

### Regulamentação do trabalho:

#### Despachos/portarias:

- |   | Pág. |
|---|------|
| — Arbitragem obrigatória no conflito colectivo emergente do AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e os sindicatos representativos dos trabalhadores ao seu serviço (pessoal de terra) ..... | 429  |
| — Constituição de uma CT para elaboração dos estudos preparatórios de uma PRT para a hospitalização privada .....   | 429  |

#### Portarias de extensão:

- |   |     |
|---|-----|
| — PE do CCT entre a União das Assoc. da Ind. Hoteleira e Similares do Norte e outras e a Feder. dos Sind. da Ind. de Hotelaria e Turismo de Portugal e outros .....                         | 430 |
| — PE das alterações ao CCT entre a Assoc. dos Hotéis do Norte e outras e o Sind. Democrático da Hotelaria, Alimentação e Turismo e outros .....   | 430 |
| — PE das alterações ao ACT entre a Cooperativa Agrícola Mirense, S. C. R. L., e outras cooperativas de produtores de leite e o Sind. dos Profissionais de Lacticínios .....                 | 431 |
| — Aviso para PE das alterações ao CCT entre a Assoc. dos Hotéis do Centro/Sul de Portugal e outras e o Sind. dos Músicos .....  | 432 |
| — Aviso para PE das alterações ao CCT entre a Assoc. Nacional dos Comerciantes de Veículos de Duas Rodas e a Feder. Portuguesa dos Sind. do Comércio, Escritórios e Serviços e outros ..... | 432 |
| — PE das alterações ao CCT entre a Assoc. dos Comerciantes do Dist. de Setúbal e outra e o Sind. dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Sul e outros — Rectificação ..... | 432 |

#### Convenções colectivas de trabalho:

- |   |     |
|---|-----|
| — CCT entre a Assoc. Portuguesa do Comércio e Ind. de Madeiras e outras e a Feder. Nacional dos Sind. da Construção, Madeiras e Mármore e outros — Alteração salarial e outras .....                    | 433 |
| — CCT entre a Assoc. dos Agricultores do Ribatejo e outra e a Feder. dos Sind. dos Trabalhadores Agrícolas do Sul — Alteração salarial e outras .....   | 438 |
| — CCT entre a ANTRÓP — Assoc. Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros e a Feder. dos Sind. de Transportes Rodoviários e Urbanos e outros — Alteração salarial e outras .....  | 439 |
| — CCT entre a Assoc. Nacional do Ramo Automóvel e outra e o Sind. dos Transportes Rodoviários e Afins e outros — Alteração salarial e outras .....  | 444 |
| — CCT entre a Assoc. do Norte dos Importadores-Armenistas de Produtos Químicos e Farmacêuticos e o Sind. dos Trabalhadores da Ind. e Comércio Farmacêuticos e outro — Alteração salarial e outras ..... | 445 |
| — CCT entre a Assoc. dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte e outras e a FETESE — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros — Alteração salarial .....      | 447 |

	Pág.
— CCT entre a Assoc. dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte e outras e o SIMA — Sind. das Ind. Metalúrgicas e Afins e outros — Alteração salarial .....	450
— CCT entre a Assoc. dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte e outras e a Feder. dos Sind. da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal e outros — Alteração salarial .....	452
— CCT entre a Assoc. Nacional dos Comerciantes de Veículos de Duas Rodas e a Feder. Portuguesa dos Sind. do Comércio, Escritórios e Serviços e outros — Alteração salarial e outras .....	457
— CCT entre a Assoc. dos Industriais de Ourivesaria e Relojoaria do Norte e outras e o SIMA — Sind. das Ind. Metalúrgicas e Afins — Alteração salarial e outra .....	459
— ACT entre a SECURITAS — Vigilância e Alarmes, S. A. R. L., e outras e a FETESE — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros — Alteração salarial e outras .....	460
— AE entre a CELBI — Celulose Beira Industrial, S. A. R. L., e a Feder. dos Sind. dos Trabalhadores das Ind. Química e Farmacêutica de Portugal e outros — Alteração salarial e outras .....	461
— AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e o Sind. Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil .....	464
— Decisão arbitral sobre o diferendo entre a TAP — Air Portugal, E. P., e o Sind. Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil .....	489
— AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e o Sind. Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil — Protocolo .....	498
— AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e os sindicatos representativos dos seus pilotos e técnicos de voo ..	505
— AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e os sindicatos representativos dos seus pilotos e técnicos de voo — Aditamento (clausulado que substitui e integra as correspondentes cláusulas eliminadas no texto inicial) ..	528
— Acordo de adesão entre a Assoc. dos Industriais de Massas Alimentícias, Bolachas e Chocolates e outras e a Feder. Portuguesa dos Sind. do Comércio, Escritórios e Serviços ao CCT entre aquelas associações patronais e a FESINTES — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços .....	533
— CCT entre a Assoc. Nacional das Ind. Têxteis, Algodoeiras e Fibras e outras e o SINDETEX — Sind. Democrático dos Têxteis e outros — Integração em níveis de qualificação .....	534
— ACT entre a CIMIANTO — Sociedade Técnica de Hidráulica, S. A. R. L., e outras e a FETESE — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros — Integração em níveis de qualificação .....	534
— AE entre a Siderurgia Nacional, E. P., e a FETESE — Deliberação da comissão paritária .....	534
— AE entre a Siderurgia Nacional, E. P., e a Feder. dos Sind. da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal e outros — Deliberação da comissão paritária .....	535
— CCT entre a AEVP — Assoc. dos Exportadores de Vinho do Porto e outras e a Feder. Portuguesa dos Sind. do Comércio, Escritórios e Serviços e outra (alteração salarial e outras) — Rectificação .....	536
— AE entre a Firestone Portuguesa, S. A. R. L., e a FETESE — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros (alteração salarial) — Rectificação .....	536

#### SIGLAS

**CCT** — Contrato colectivo de trabalho.  
**ACT** — Acordo colectivo de trabalho.  
**PRT** — Portaria de regulamentação de trabalho.  
**PE** — Portaria de extensão.  
**CT** — Comissão técnica.  
**DA** — Decisão arbitral.  
**AE** — Acordo de empresa.

#### ABREVIATURAS

**Feder.** — Federação.  
**Assoc.** — Associação.  
**Sind.** — Sindicato.  
**Ind.** — Indústria.  
**Dist.** — Distrito.

# REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO

## DESPACHOS/PORTARIAS

**Arbitragem obrigatória no conflito colectivo emergente do AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e os sindicatos representativos dos trabalhadores ao seu serviço (pessoal de terra)**

### Despacho

Por despacho conjunto dos Secretários de Estado do Trabalho e dos Transportes, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 46, de 15 de Dezembro de 1984, foi determinada a submissão a arbitragem do conflito entre a TAP — Air Portugal, E. P., e os sindicatos representativos do seu pessoal, ao abrigo do n.º 1 do artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro.

Dada a extrema complexidade das matérias sujeitas a esta arbitragem, foi, em 30 de Janeiro de 1985, por

despacho das mesmas entidades, prorrogado por 30 dias o prazo a que alude o n.º 7 do artigo 34.º do referido Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

Considerando que o prazo prorrogado se revelou, ainda assim, insuficiente, é aquele prazo prorrogado por mais 15 dias.

Secretarias de Estado do Trabalho e dos Transportes, 2 de Março de 1985. — O Secretário de Estado do Trabalho, *Vítor Manuel Sampaio Caetano Ramalho*. — O Secretário de Estado dos Transportes, *Francisco Luís Murteira Nabo*.

---

### Constituição de uma CT para elaboração dos estudos preparatórios de uma PRT para a hospitalização privada

Em Julho de 1984, a Federação dos Sindicatos da Indústria de Hotelaria e Turismo de Portugal apresentou à Associação Portuguesa de Hospitalização Privada uma proposta de revisão do contrato colectivo de trabalho para a hospitalização privada, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 41, de 8 de Novembro de 1983.

Por outro lado, em Agosto de 1984 a FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e a FESINTES apresentaram à Associação Portuguesa de Hospitalização Privada duas propostas de revisão do contrato colectivo de trabalho para a hospitalização privada, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 48, de 29 de Dezembro de 1983.

As negociações directas encetadas entre as partes interessadas, com vista à revisão das mencionadas convenções colectivas, goraram-se, tendo as associações sindicais requerido aos serviços competentes do Ministério do Trabalho e Segurança Social a passagem dos processos à fase de conciliação, a qual, apesar das diligências levadas a efeito, não logrou obter qualquer resultado.

Por outro lado, também não houve acordo entre as partes envolvidas nos conflitos em recorrer à media-

ção ou à arbitragem, o que conduziu à criação de uma situação incompatível com o andamento normal dos processos de negociação.

Constatada a referida situação, encontram-se preenchidas as condições previstas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 36.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro.

Nestes termos, ao abrigo do n.º 4 da citada disposição legal, determino a constituição de uma comissão técnica para a elaboração dos estudos preparatórios de uma PRT para os trabalhadores ao serviço de casas de saúde, com a seguinte composição:

- 1 representante do Ministério do Trabalho e Segurança Social, que coordenará;
- 1 representante do Ministério da Saúde;
- 3 assessores em representação da associação patronal interessada;
- 3 assessores em representação das associações sindicais interessadas.

Ministério do Trabalho e Segurança Social, 8 de Março de 1985. — O Secretário de Estado do Trabalho, *Vítor Manuel Sampaio Caetano Ramalho*.

# PORTARIAS DE EXTENSÃO

## PE do CCT entre a União das Assoc. da Ind. Hoteleira e Similares do Norte e outras e a Feder. dos Sind. da Ind. de Hotelaria e Turismo de Portugal e outros

No *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 13, de 8 de Abril de 1984, foi publicado o CCT celebrado entre a União das Associações da Indústria Hoteleira e Similares do Norte e outras e a Federação dos Sindicatos da Indústria de Hotelaria e Turismo de Portugal e outros.

Considerando que a referida convenção apenas se aplica às relações de trabalho estabelecidas entre entidades patronais e trabalhadores filiados nas associações outorgantes;

Considerando a existência de relações de trabalho não abrangidas pela mesma convenção e a necessidade de uniformizar as condições de trabalho para o sector em causa;

Cumprido o disposto no n.º 5 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, com a publicação do aviso no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 34, de 15 de Setembro de 1984, sem que tenha sido deduzida qualquer oposição:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Secretários de Estado do Turismo e do Trabalho, ao abrigo do n.º 1 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, o seguinte:

### Artigo 1.º

As disposições constantes do CCT celebrado entre a União das Associações da Indústria Hoteleira e Simi-

lares do Norte e outras e a Federação dos Sindicatos da Indústria de Hotelaria e Turismo de Portugal e outros, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 13, de 8 de Abril de 1984, são tornadas extensivas a todas as entidades patronais que na área da convenção prossigam as actividades nela abrangidas e que não se encontrem filiadas nas associações patronais outorgantes e aos trabalhadores ao seu serviço das profissões e categorias previstas, bem como aos respectivos trabalhadores das profissões e categorias profissionais previstas na convenção sem filiação sindical que se encontrem ao serviço de entidades patronais inscritas nas associações patronais signatárias.

### Artigo 2.º

A tabela salarial tornada aplicável pela presente portaria produzirá efeitos desde 1 de Junho de 1984, podendo os encargos resultantes da retroactividade ser satisfeitos em prestações mensais, até ao limite de 4.

Ministérios do Trabalho e Segurança Social e do Comércio e Turismo, 5 de Março de 1985. — O Secretário de Estado do Trabalho, *Vitor Manuel Sampaio Caetano Ramalho*. — O Secretário de Estado do Turismo, *José Alfredo Rodrigues Ferraz*.

---

## PE das alterações ao CCT entre a Assoc. dos Hotéis do Norte e outras e o Sind. Democrático da Hotelaria, Alimentação e Turismo e outros

No *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 20, de 29 de Maio de 1984, foram publicadas as alterações ao CCT celebrado entre a Associação dos Hotéis do Norte e outras e o Sindicato Democrático de Hotelaria, Alimentação e Turismo e outros.

Considerando que a referida convenção apenas se aplica às relações de trabalho estabelecidas entre entidades patronais e trabalhadores filiados nas associações outorgantes;

Considerando a existência de relações de trabalho não abrangidas pela mesma convenção e a necessidade de uniformizar as condições de trabalho para o sector em causa;

Cumprido o disposto no n.º 5 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, com a publicação do aviso no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 34, de 15 de Setembro de 1984, e devidamente ponderada a oposição deduzida:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Secretários de Estado do Turismo e do Trabalho, ao abrigo do n.º 1 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, o seguinte:

### Artigo 1.º

As disposições constantes do CCT celebrado entre a Associação dos Hotéis do Norte e outras e o Sindicato

Democrático de Hotelaria, Alimentação e Turismo e outros, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 20, de 29 de Maio de 1984, são tornadas extensivas às entidades patronais que na área da convenção prossigam as actividades nela abrangidas e que não se encontrem filiadas nas associações patronais outorgantes e aos trabalhadores ao seu serviço das profissões e categorias previstas, bem como aos trabalhadores das mesmas profissões e categorias sem filiação sindical que se encontrem ao serviço de entidades patronais inscritas nas associações patronais signatárias.

#### Artigo 2.º

A tabela salarial tornada aplicável pela presente portaria produzirá efeitos desde 1 de Junho de 1984, podendo os encargos daí resultantes ser satisfeitos em prestações mensais, até ao limite de 4.

Ministérios do Trabalho e Segurança Social e do Comércio e Turismo, 5 de Março de 1985. — O Secretário de Estado do Trabalho, *Vítor Manuel Sampaio Caetano Ramalho*. — O Secretário de Estado do Turismo, *José Alfredo Rodrigues Ferraz*.

### PE das alterações ao ACT entre a Cooperativa Agrícola Mirense, S. C. R. L., e outras cooperativas de produtores de leite e o Sind. dos Profissionais de Lacticínios

Entre a Cooperativa Agrícola Mirense e outras cooperativas de produtores de leite e o Sindicato dos Profissionais de Lacticínios foi celebrado um acordo colectivo de trabalho, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 28, de 29 de Julho de 1984.

Considerando que a citada convenção apenas se aplica às cooperativas signatárias e aos trabalhadores ao seu serviço, filiados no sindicato outorgante;

Considerando a existência de cooperativas e de trabalhadores que prosseguem a actividade regulada aos quais a convenção se não aplica e a necessidade de uniformizar, na medida do possível, as condições de trabalho no sector de actividade em causa;

Cumprido o disposto no n.º 5 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, com a publicação do aviso aí previsto no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 30, de 15 de Agosto de 1984, ao qual não foi deduzida oposição:

Manda o Governo da República Portuguesa, ao abrigo dos n.ºs 1 e 2 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, pelos Secretários de Estado do Trabalho e da Produção Agrícola, o seguinte:

#### Artigo 1.º

1 — A regulamentação constante do ACT celebrado entre a Cooperativa Agrícola Mirense e outras cooperativas de produtores de leite e o Sindicato dos Profissionais de Lacticínios, publicado no *Boletim do Tra-*

*balho e Emprego*, n.º 28, de 29 de Julho de 1984, é tornada aplicável nos distritos de Aveiro, Porto, Braga, Bragança, Viana do Castelo, Vila Real, Guarda, Viseu, Coimbra, Leiria, Castelo Branco e Portalegre, às relações de trabalho existentes entre cooperativas que se dediquem à actividade de recolha do leite, incluindo a sua obtenção em salas de ordenha colectiva, desde que não exercida cumulativamente com a indústria de lacticínios, e trabalhadores ao seu serviço, das profissões e categorias previstas na convenção, bem como aos trabalhadores das mesmas profissões e categorias, não filiados no sindicato outorgante, ao serviço das cooperativas signatárias da mesma convenção.

2 — Não são objecto da extensão determinada no número anterior as cláusulas da convenção que violem normas legais imperativas.

#### Artigo 2.º

A tabela salarial tornada aplicável pela presente portaria produzirá efeitos desde 1 de Maio de 1984, podendo os encargos daí resultantes ser satisfeitos em prestações mensais, até ao limite de 5.

Ministérios do Trabalho e Segurança Social e da Agricultura, 5 de Março de 1985. — O Secretário de Estado do Trabalho, *Vítor Manuel Sampaio Caetano Ramalho*. — O Secretário de Estado da Produção Agrícola, *Joaquim António Rosado Gusmão*.

**Aviso para PE das alterações ao CCT entre a Assoc. dos Hotéis do Centro/Sul de Portugal e outras e o Sind. dos Músicos**

Nos termos do n.º 5 e para os efeitos do n.º 6 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, torna-se público que se encontra em estudo neste Ministério a eventual emissão de uma PE da alteração salarial ao CCT mencionado em epígrafe, publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 7, de 22 de Fevereiro de 1985.

A PE, a emitir ao abrigo do n.º 1 do citado preceito e diploma, tornará a convenção extensiva:

a) A todas as entidades patronais do mesmo sector económico que, não se encontrando filiadas

nas associações patronais outorgantes, exerçam na área da convenção a actividade económica por ela abrangida e aos trabalhadores ao seu serviço, das profissões e categorias profissionais previstas, filiados ou não na associação sindical celebrante;

b) Aos trabalhadores das profissões e categorias profissionais previstas na convenção não inscritos no sindicato outorgante que se encontrem ao serviço de entidades patronais inscritas nas associações patronais signatárias.

---

**Aviso para PE das alterações ao CCT entre a Assoc. Nacional dos Comerciantes de Veículos de Duas Rodas e a Feder. Portuguesa dos Sind. do Comércio, Escritórios e Serviços e outros**

Nos termos do n.º 5 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, torna-se público que se encontra em estudo nos serviços competentes deste Ministério a emissão, ao abrigo do n.º 1 do citado preceito e diploma, de uma PE da convenção mencionado em epígrafe, nesta data publicada, por forma a torná-la extensiva, na sua área de aplicação, a todas as entidades patronais que, não estando filiadas na associação patronal outorgante, exerçam exclusivamente o comércio de veículos de duas rodas e respec-

tivos acessórios e tenham ao seu serviço trabalhadores das profissões e categorias profissionais previstas, bem como a estes profissionais e aos trabalhadores das mesmas profissões e categorias ao serviço de entidades patronais inscritas na associação patronal signatária e não representados pelas associações sindicais outorgantes.

Nos termos do n.º 6 do citado artigo 29.º, os interessados no presente processo de extensão podem deduzir oposição fundamentada nos 15 dias subsequentes ao da publicação deste aviso.

---

**PE das alterações ao CCT entre a Assoc. dos Comerciantes do Dist. de Setúbal e outra e o Sind. dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Sul e outros — Rectificação**

Por ter sido publicada com inexactidão, a p. 110, do *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 4, de 29 de Janeiro de 1985, a portaria mencionada em epígrafe, a seguir se procede à necessária rectificação.

Assim, no artigo 1.º, onde se lê:

[...] e, por outro lado, o Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Setúbal, [...]

deve ler-se:

[...] e, por outro lado, o Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Sul, o Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Setúbal, [...]

# CONVENÇÕES COLECTIVAS DE TRABALHO

## CCT entre a Assoc. Portuguesa do Comércio e Ind. de Madeiras e outras e a Feder. Nacional dos Sind. da Construção, Madeiras e Mármore e outros — Alteração salarial e outras

### Cláusula 1.<sup>a</sup>

#### (Área 6 âmbito)

1 — O presente CCT é aplicável no território do continente às empresas filiadas nas associações patronais outorgantes e, por outro lado, aos trabalhadores representados pelas associações sindicais signatárias.

2 — O presente CCT não é aplicável à indústria de tanoaria nem aos subsectores de formas e saltos de madeiras para calçado e vassouraria, pincelaria e escovaria, para os quais existe regulamentação colectiva de trabalho específica.

### Cláusula 2.<sup>a</sup>

#### (Vigência)

1 — Este CCT entra em vigor nos termos da lei.

2 — A regulamentação colectiva de trabalho ora estabelecida vigorará por um período mínimo de 24 meses, podendo o processo convencional de revisão ser iniciado, nos termos legais, após o decurso de 20 meses.

### Cláusula 14.<sup>a</sup>

#### (Promoção e acesso)

E) Dos trabalhadores das madeiras:

1 — Os trabalhadores com a categoria de oficial de 2.<sup>a</sup>, logo que completem 4 anos de permanência no exercício da mesma categoria profissional, poderão requerer à entidade patronal a sua promoção a oficial de 1.<sup>a</sup>

2 — A promoção referida no número anterior está condicionada, porém, à aprovação num exame, a realizar nos termos da cláusula 10.<sup>a</sup> do presente contrato, sempre que a entidade patronal o considere necessário e respeitando o condicionalismo do n.º 1 da alínea a) da cláusula 13.<sup>a</sup>

### Cláusula 16.<sup>a</sup>

#### (Deveres das entidades patronais)

São deveres das entidades patronais:

- a) Cumprir as cláusulas do presente contrato e as restantes normas que disciplinam as relações de trabalho;
- b) Assegurar aos trabalhadores boas condições de higiene e segurança;
- c) Não deslocar, salvo nos termos previstos na lei, nenhum trabalhador para serviços que não es-

tenham relacionados com a sua categoria profissional;

- d) Facilitar, nos termos da cláusula 30.<sup>a</sup>, a todos os trabalhadores que o solicitem a frequência de cursos oficiais ou equiparados;
- e) Dispensar, nos termos legais, todos os trabalhadores que exerçam funções de direcção sindical ou delegados sindicais e facilitar o exercício de cargos em instituições de previdência;
- f) Exigir do pessoal investido em funções de chefia que trate com correcção os profissionais sob as suas ordens, fazendo-lhes as necessárias observações sempre por forma a não ferir a sua dignidade;
- g) Pôr à disposição dos trabalhadores local apropriado para a afixação de documentos relativos à vida sindical e aos interesses sócio-profissionais dos trabalhadores e não colocar qualquer entrave à sua entrega e difusão, mas sempre sem prejuízo da laboração normal da empresa;
- h) Facultar local para reuniões dos trabalhadores sempre que estes o solicitem sem prejuízo do normal funcionamento da empresa;
- i) Informar periodicamente os trabalhadores da situação e objectivos da empresa;
- j) Prestar esclarecimentos sobre o respectivo processo individual sempre que o trabalhador justificadamente o solicite.

### Cláusula 23.<sup>a</sup>-A

#### (Quotizações sindicais)

As empresas, quando expressamente solicitadas pelo trabalhador, poderão enviar ao sindicato respectivo a importância da sua quotização sindical, até ao dia 10 do mês seguinte a que diz respeito.

### Cláusula 30.<sup>a</sup>

#### (Trabalhadores-estudantes)

1 — Considera-se trabalhador-estudante todo o trabalhador ao serviço de uma entidade empregadora que frequente qualquer grau de ensino oficial ou equivalente.

2 — Aos trabalhadores-estudantes aplicar-se-á o regime legal vigente.

### Cláusula 37.<sup>a</sup>

#### (Subsídio de Natal)

1 — Os trabalhadores abrangidos pela presente convenção terão direito a receber pelo Natal um subsídio de montante igual a 1 mês de retribuição.

2 — O seu pagamento será efectuado até ao dia 15 de Dezembro do ano a que respeita.

3 — O subsídio de Natal é reduzido na proporção do período correspondente ao impedimento prolongado ocorrido durante o ano a que diz respeito.

4 — No ano de admissão os trabalhadores receberão um subsídio proporcional ao tempo de serviço prestado.

5 — Os trabalhadores contratados a prazo receberão um subsídio de Natal proporcional ao período de duração do contrato.

6 — Cessando o contrato de trabalho, o trabalhador terá direito ao subsídio de Natal proporcional ao serviço prestado no ano da cessação.

#### Cláusula 38.<sup>a</sup>

##### (Diuturnidades)

1 — Às remunerações mínimas fixadas pela tabela salarial constante do presente contrato será acrescida uma diuturnidade de 600\$ por cada 3 anos de permanência na mesma categoria profissional, até ao limite de 4 diuturnidades.

2 — O disposto no número anterior não é aplicável aos trabalhadores de profissões ou categorias profissionais com acesso automático ou obrigatório.

3 — A antiguidade para este efeito conta-se a partir do ingresso na respectiva profissão ou categoria profissional.

4 — Os trabalhadores que à data da entrada em vigor da PRT publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, de 15 de Novembro de 1979, tinham mais de 3 anos na mesma profissão ou categoria profissional terão direito à segunda diuturnidade 3 anos após o início de vigência daquele instrumento de regulamentação colectiva.

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### (Abono para falhas)

1 — Os trabalhadores que exerçam funções de pagamento e ou de recebimento têm direito a um abono mensal para falhas de 600\$ enquanto se mantiverem no exercício dessas funções.

2 — Sempre que os trabalhadores referidos no número anterior sejam substituídos nas funções citadas, o trabalhador substituto terá direito ao abono para falhas na proporção do tempo de substituição e enquanto esta durar.

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

##### (Pagamento de refeições a motoristas e ajudantes)

1 — Os motoristas e ajudantes de motorista têm direito a pagamento das refeições quando, por motivo de serviço, se encontrem numa das seguintes situações:

- a) Deslocados da empresa ou estabelecimento a que pertencem;

b) Embora no local de trabalho, tenham de tomá-las nos períodos indicados no número seguinte.

2 — Nos casos referidos na alínea b) do n.º 1, o trabalhador apenas tem direito ao pagamento das refeições nas seguintes condições:

- a) Pequeno-almoço, se iniciou o serviço antes da hora prevista no horário de trabalho e em momento anterior às 7 horas;
- b) Almoço, se tiver de tomá-lo antes das 11 horas e 30 minutos ou depois das 14 horas e 30 minutos;
- c) Jantar, se tiver de tomá-lo antes das 19 horas e 30 minutos ou depois das 21 horas e 30 minutos;
- d) Ceia, se continuar a prestação de trabalho extraordinário para além das 24 horas.

3 — Às situações referidas na alínea a) do n.º 1 é aplicável o disposto na alínea d) do n.º 2.

4 — As refeições serão pagas pelos seguintes valores:

Pequeno-almoço — 50\$;  
Almoço, jantar e ceia — 200\$.

5 — O disposto no número anterior não se aplica às refeições tomadas no estrangeiro, as quais serão pagas mediante facturas.

6 — Quando o trabalhador interromper a prestação de trabalho extraordinário para tomar qualquer refeição, o período de tempo despendido será pago como trabalho extraordinário, até ao limite de 45 minutos.

#### Cláusula 51.<sup>a</sup>

##### (Férias)

1 — A todos os trabalhadores abrangidos pelo presente contrato serão concedidos, sem prejuízo da retribuição normal por inteiro, 30 dias de férias de calendário.

2 — Quando o início do exercício de funções por força do contrato de trabalho ocorra no 1.º semestre do ano civil, o trabalhador terá direito, após o decurso do período experimental, a um período de férias de 10 dias consecutivos.

#### Cláusula 85.<sup>a</sup>-A

##### (Questão transitória)

Os trabalhadores ao serviço de empresas que à data da entrada em vigor do presente CCT procedam ao envio das quotizações sindicais não carecem de renovar a solicitação prevista na cláusula 23.<sup>a</sup>-A.

#### Cláusula 86.<sup>a</sup>

##### (Sucessão de regulamentação)

O regime de regulamentação do presente contrato entende-se globalmente mais favorável que o previsto



nas disposições dos instrumentos de regulamentação anteriores, cujas disposições ficam revogadas e são substituídas pelas agora acordadas, salvo nas matérias previstas naqueles instrumentos de regulamentação e não contempladas no presente CCTV.

## ANEXO I

### Enquadramento das profissões e categorias profissionais em graus de remuneração

#### A) Funções de produção

Grupo V — Operador de autoclave (preservação de madeiras).

## ANEXO II

### Tabelas de remunerações mínimas

#### A) Funções de produção

Grupos:

I .....	25 000\$00
II .....	23 000\$00
III .....	22 000\$00
IV .....	21 500\$00
V .....	21 000\$00
VI .....	19 750\$00
VII .....	19 500\$00
VIII .....	19 250\$00
IX .....	19 200\$00
X .....	14 900\$00
XI .....	14 400\$00
XII:	
Aprendiz do 4.º ano .....	10 800\$00
Aprendiz do 3.º ano .....	10 300\$00
Aprendiz do 2.º ano .....	9 900\$00
Aprendiz do 1.º ano .....	9 600\$00

#### B) Funções de apoio

Grupos:

I-A .....	34 000\$00
I-B .....	32 000\$00
II .....	30 000\$00
III .....	28 000\$00
IV .....	24 500\$00
V .....	23 250\$00
VI .....	21 500\$00
VII .....	20 750\$00
VIII .....	20 000\$00
IX .....	19 700\$00
X .....	19 500\$00
XI .....	19 200\$00
XII .....	14 400\$00
XIII .....	12 400\$00
XIV .....	10 800\$00
XV .....	9 900\$00
XVI .....	9 600\$00

Nota. — As presentes tabelas de remunerações mínimas (funções de produção e funções de apoio) produzem efeitos a 1 de Janeiro de 1985.

## ANEXO III

### Definição de funções

#### A) Funções de produção

**Operador de autoclave (preservação de madeiras).**  
É o trabalhador que efectua as tarefas inerentes ao tratamento de madeiras, operando para tal com o autoclave, regulando a pressão, conduzindo as operações de selecção de carga e descarga de madeiras e controlando os resultados.

## ANEXO V

Este anexo passa a ter a seguinte epígrafe:

Profissões que não obrigam a aprendizagem e apenas exigem um período de prática de 6 meses (produção).

Lisboa, 8 de Fevereiro de 1985.

#### Associações patronais subscritoras:

Pela Associação Nacional das Indústrias de Madeiras (ANIM):

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela Associação Industrial do Minho (AIM):

(Assinatura ilegível.)

Pela Associação Portuguesa de Comércio e Indústrias de Madeira (APCIM):

(Assinatura ilegível.)

Pela Associação de Industriais de Madeiras do Centro (AIMC):

(Assinatura ilegível.)

#### Associações sindicais subscritoras:

Pela Federação Nacional dos Sindicatos da Construção, Madeiras e Móveis:

(Assinatura ilegível.)

Pela Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços:

(Assinatura ilegível.)

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores Rodoviários e Urbanos:

(Assinatura ilegível.)

Pela Federação dos Sindicatos da Indústria de Hotelaria e Turismo de Portugal:

(Assinatura ilegível.)

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas:

(Assinatura ilegível.)

Pela Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal:

(Assinatura ilegível.)

Pelo SIFOMATE — Sindicato dos Fogueiros de Mar e Terra:

(Assinatura ilegível.)

Pela FESINTES — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritórios e Serviços, em representação dos seguintes sindicatos:

Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Aveiro,  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Braga.

(Assinatura ilegível.)

Pelo Sindicato dos Técnicos de Desenho:

(Assinatura ilegível.)

Pelo Sindicato dos Técnicos de Vendas:

José Augusto Sousa Martins Leal.

### Declaração

Para os devidos efeitos se declara que a Federação Nacional dos Sindicatos da Construção, Madeiras e Mármore representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Construção Civil, Mármore e Madeiras do Alentejo;
- Sindicato dos Trabalhadores da Cerâmica, Construção e Madeiras de Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil e Madeiras do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de Castelo Branco;
- Sindicato dos Operários da Construção Civil, Madeiras, Mármore e Afins do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras e Mármore do Distrito de Faro;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras, Mármore e Pedreiras do Distrito de Leiria;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Mármore e Madeiras do Distrito de Lisboa;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Construção, Mármore e Pedreiras dos Distritos do Porto e Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Madeiras e Mármore do Distrito de Santarém;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil e Ofícios Correlativos do Distrito de Setúbal;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Construção Civil, Madeiras, Metalurgia e Metalomecânica de Trás-os-Montes e Alto Douro;
- Sindicato dos Operários da Construção Civil, Marmoristas e Montantes de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras, Mármore e Pedreiras dos Distritos de Viseu e Guarda;
- Sindicato dos Operários das Indústrias de Madeiras de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Profissionais das Indústrias Transformadoras do Distrito de Angra do Heroísmo;
- Sindicato Livre dos Operários da Construção Civil e Ofícios Correlativos da Região Autónoma da Madeira;
- Sindicato da Construção Civil do Distrito da Horta;
- Sindicato dos Profissionais das Indústrias Transformadoras do Distrito de Ponta Delgada.

Lisboa, 8 de Fevereiro de 1985. — Pelo Conselho Nacional, (Assinatura ilegível.)

### Declaração

Para todos os efeitos se declara que os sindicatos filiados na Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços são os seguintes:

- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Castelo Branco;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Profissionais de Escritório e Comércio do Distrito da Guarda;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Leiria;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Lisboa;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio do Distrito do Porto;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Santarém;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Sul;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viseu;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio dos Distritos de Vila Real e Bragança;
- Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Distrito da Horta;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços da Região Autónoma da Madeira;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;
- Sindicato dos Trabalhadores Aduaneiros em Despachantes e Empresas;
- Sindicato dos Trabalhadores de Serviços de Portaria, Vigilância, Limpeza e Actividades Similares;
- Sindicato dos Empregados de Escritório e Vendas de Ponta Delgada;
- Sindicato dos Escritórios e Serviços do Norte.

Lisboa, 13 de Fevereiro de 1985. — Pelo Secretariado, (Assinatura ilegível.)

### Declaração

A Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviários e Urbanos representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários de Aveiro;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Faro;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito da Guarda;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos do Centro;

Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos do Norte;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários do Sul;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários do Distrito de Vila Real;  
Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Viana do Castelo;  
Sindicato dos Transportes Rodoviários e Urbanos de Viseu;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários da Região Autónoma da Madeira;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Colectivos do Distrito de Lisboa — TUL.

Pelo Secretariado, (*Assinatura ilegível.*)

### Declaração

A Federação dos Sindicatos da Indústria de Hotelaria e Turismo de Portugal declara para os devidos efeitos que representa os seguintes sindicatos:

Sindicato dos Profissionais dos Transportes, Turismo e Outros Serviços de Angra do Heroísmo;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Hotelaria, Turismo, Restaurantes e Similares do Norte;  
Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Hotelaria, Turismo, Restaurantes e Similares do Centro;  
Sindicato dos Trabalhadores na Hotelaria, Turismo, Restaurantes e Similares do Sul;  
Sindicato dos Trabalhadores na Indústria Hoteleira e Similares do Algarve;  
Sindicato dos Trabalhadores na Hotelaria, Turismo, Restaurantes e Similares da Região da Madeira.

Lisboa, 11 de Fevereiro de 1985. — Pelo Secretariado, (*Assinatura ilegível.*)

### Declaração

A Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas declara para os devidos e legais efeitos que representa os seguintes sindicatos:

Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas do Norte;

Sindicato das Indústrias Eléctricas do Centro;  
Sindicato das Indústrias Eléctricas do Sul e Ilhas.

E por ser verdade vai esta declaração assinada.

Lisboa, 11 de Fevereiro de 1985. — Pelo Executivo, (*Assinatura ilegível.*)

### Declaração

Para os devidos efeitos declaramos que a FSMMP — Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal representa as seguintes organizações sindicais:

Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Aveiro;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Braga;  
Sindicato dos Metalúrgicos de Castelo Branco;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Coimbra;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito da Guarda;  
Sindicato dos Metalúrgicos e Ofícios Correlativos do Funchal;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Leiria;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Lisboa;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito do Porto;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Santarém;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Sul;  
Sindicato dos Trabalhadores da Metalurgia e Metalomecânica de Viana do Castelo;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras, Metalurgia e Metalomecânica de Trás-os-Montes e Alto Douro;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Viseu;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Mineira do Norte;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Mineira do Sul.

Lisboa, 11 de Fevereiro de 1985. — Pela Comissão Executiva do Conselho Nacional, (*Assinatura ilegível.*)

Depositado em 1 de Março de 1985, a fl. 13 do livro n.º 4, com o n.º 89/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

**CCT entre a Assoc. dos Agricultores do Ribatejo e outra  
e a Feder. dos Sind. dos Trabalhadores Agrícolas do Sul — Alteração salarial e outras**

**Cláusula 3.<sup>a</sup>**

**(Vigência)**

- 1 — .....
- 2 — .....

3 — As tabelas salariais e as cláusulas com expressão pecuniárias produzem efeitos a partir de 1 de Outubro de 1984.

**Cláusula 43.<sup>a</sup>**

**(Subsídio de capatazaria)**

1 — O capataz tem direito a receber um subsídio mensal no valor de 1100\$ pelo exercício de funções de chefia.

- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....

**Cláusula 49.<sup>a</sup>**

**(Deslocação em serviço — Princípios gerais)**

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....

4 — Se o trabalhador concordar em utilizar veículo próprio ao serviço da entidade patronal, ser-lhe-á pago, por cada quilómetro percorrido, 24 % e 12 % do preço da gasolina super que vigorar, conforme se trate de veículo automóvel ou de qualquer outro veículo.

- 5 — .....
- 6 — .....

**Cláusula 50.<sup>a</sup>**

**(Direitos dos trabalhadores nas pequenas deslocações)**

Os trabalhadores, além da retribuição normal, terão direito, nas pequenas deslocações:

- a) Ao pagamento das despesas de transporte;
- b) Ao pagamento das despesas de alimentação até ao valor de 300\$ para o almoço, jantar ou ceia e até ao valor de 100\$ para o pequeno-almoço.

Santarém, 26 de Outubro de 1984.

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores Agrícolas do Sul, em representação dos seguintes sindicatos:

Sindicato dos Operários Agrícolas do Distrito de Santarém;  
Sindicato dos Trabalhadores da Agricultura, Pecuária e Silvicultura do Distrito de Lisboa;

*(Assinaturas ilegíveis.)*

Pela Associação dos Agricultores do Ribatejo:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação dos Agricultores da Azambuja:

*(Assinatura ilegível.)*

**ANEXO I**

**Tabela de remunerações mínimas**

**Grau I (22 000\$):**

Encarregado geral de exploração ou feitor.

**Grau II (21 400\$):**

Adegueiro.  
Arrozeiro.  
Auxiliar de veterinário.  
Caldeireiro.  
Carvoeiro.  
Caseiro de nível A.  
Encarregado de sector.  
Enxertador.  
Jardineiro.  
Lagareiro ou mestre lagareiro.  
Operador de máquinas industriais.  
Tirador de cortiça amadia e empilhador.

**Grau III (21 000\$):**

Apanhador de pinhas.  
Fiel de armazém.  
Operador de máquinas agrícolas.  
Resineiro.  
Tosquiador.  
Trabalhador avícola qualificado.  
Trabalhador cunícola qualificado.  
Trabalhador de estufas qualificado.

**Grau IV (19 250\$):**

Alimentador de debulhador ou prensa fixa.  
Apontador.  
Carregador e descarregador de sacos.  
Caseiro de nível B.  
Cocheiro, tratador e desbastador de cavalos.  
Emetador ou ajuntador.  
Empador ou armador de vinha.  
Esgalhador ou limpador de árvores.  
Espalhador de química.  
Gadanhador.  
Guarda de portas de água.  
Guarda de propriedades ou florestal.  
Moto-serrista.  
Podador.  
Praticante de operador de máquinas agrícolas.  
Prático apícola.  
Prático piscícola.  
Tirador de cortiça falca ou bóia.  
Trabalhador de adega.  
Trabalhador de caldeira.  
Trabalhador de estufas.  
Trabalhador de descasque de madeiras.  
Trabalhador de lagar.  
Trabalhador de valagem.

Tratador, ordenhador, guardador de gado ou campino.

Grau V (18 500\$):

Ajudante de tratador, ordenhador, guardador de gado ou campino.  
Calibrador de ovos.  
Carreiro ou almocreve.  
Hortelão ou trabalhador horto-floricola.  
Trabalhador agrícola de nível A.  
Trabalhador avícola.  
Trabalhador cunícola.

Grau VI (15 600\$):

Trabalhador agrícola de nível B.  
Trabalhador frutícola.

Grau VII (13 000\$):

Trabalhador auxiliar.

Santarém, 26 de Outubro de 1984.

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores Agrícolas do Sul, em representação dos seguintes sindicatos:

Sindicato dos Operários Agrícolas do Distrito de Santarém;  
Sindicato dos Trabalhadores da Agricultura, Pecuária e Silvicultura do Distrito de Lisboa:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela Associação dos Agricultores do Ribatejo:

(Assinatura ilegível.)

Pela Associação dos Agricultores da Azambuja:

(Assinatura ilegível.)

Depositado em 1 de Março de 1985, a fl. 14 do livro n.º 4, com o n.º 93/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto n.º 519-C1/79.

**CCT entre a ANTRÓP — Assoc. Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros e a Feder. dos Sind. de Transportes Rodoviários e Urbanos e outros — Alteração salarial e outras.**

## CAPÍTULO I

### Âmbito, vigência e revisão

#### Cláusula 1.ª

##### (Âmbito)

A presente regulamentação colectiva de trabalho vertical obriga, por um lado, todas as empresas da indústria de transportes rodoviários em automóveis pesados de passageiros, próprios ou fretados, em território nacional ou linhas internacionais, inscritas na associação patronal signatária, e, por outro lado, os trabalhadores ao serviço das referidas empresas representados pelas associações sindicais outorgantes.

#### Cláusula 2.ª

##### (Vigência)

1 — Este CCTV entra em vigor 5 dias após a sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego*.

2 — O período de vigência será de 24 meses.

3 — Quanto à tabela salarial, o seu período de vigência será de 12 meses, contados a partir da sua produção de efeitos.

4 — Para efeitos do número anterior, considera-se que a expressão «tabela salarial» abrange não só as re-

munerações de base mínima, mas também as diuturnidades (cláusula 41.ª), abono para falhas (cláusula 46.ª) e o estabelecido na cláusula 46.ª-B («Indexação»).

5 — A tabela salarial tem eficácia a partir de 1 de Março de 1985.

6 — O presente CCTV mantém-se em vigor até ser substituído, no todo ou em parte, por outro instrumento de regulamentação colectiva de trabalho.

## CAPÍTULO IX

### Retribuição

#### Cláusula 41.ª

##### (Diuturnidades)

Para além da remuneração, os trabalhadores sem acesso obrigatório terão direito a uma diuturnidade de 900\$, de 3 em 3 anos, até ao limite de 5, que fará parte integrante da retribuição, a qual será atribuível em função das respectivas antiguidades na empresa.

2 — Para efeitos desta cláusula, a antiguidade do trabalhador conta-se a partir de 1 de Março de 1977.

3 — Os trabalhadores que passam a estar agora abrangidos pelo n.º 1 desta cláusula, nesta revisão, vençam a primeira diuturnidade logo que em 1 de Março

de 1982, ou em data posterior, perfaçam o mínimo de 3 anos de antiguidade na empresa e não categoria sem acesso obrigatório.

4 — A segunda diuturnidade, para todos os trabalhadores abrangidos por esta cláusula, vence-se logo que um trabalhador tenha em 1 de Março de 1983, ou em data posterior, o mínimo de 6 anos na empresa e na categoria sem acesso obrigatório.

5 — Cada uma das restantes diuturnidades vencer-se-á depois de decorridos 3 anos sobre o vencimento da diuturnidade imediatamente anterior.

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

##### (Abono para falhas)

1 — Os trabalhadores com funções de tesoureiro e caixa e os trabalhadores cobradores (não de tráfego) e empregados de serviço externo receberão, a título de abono para falhas, a quantia mensal de 1350\$.

2 — Estão abrangidos pelo disposto nesta cláusula os trabalhadores com a categoria de ajudante de motorista que habitualmente procedem à cobrança dos despachos e ou das mercadorias transportadas.

3 — Sempre que os trabalhadores referidos nos números anteriores sejam substituídos no desempenho das respectivas funções, o substituto receberá o abono correspondente ao tempo de substituição.

### CAPÍTULO X

#### Refeições e deslocações

##### Cláusula 47.<sup>a</sup>

###### (Refeições)

1 — A empresa reembolsará os trabalhadores deslocados das despesas efectuadas com as refeições que estes, por motivo de serviço, hajam tomado fora do local de trabalho para onde tenham sido contratados, pelos valores seguintes:

Almoço — 380\$.

Jantar — 380\$.

2 — A empresa reembolsará igualmente os trabalhadores das despesas com as refeições que estes hajam tomado no local de trabalho, quando a execução do serviço os impedir de iniciarem e terminarem o almoço entre as 11 horas e as 14 horas e 30 minutos e o jantar entre as 19 horas e 30 minutos e as 22 horas, pelo valor de 150\$.

3 — A empresa reembolsará ainda os trabalhadores que terminem o serviço depois da 1 hora ou o iniciem antes das 6 horas, pelo valor de 90\$. Este valor será, porém, de 175\$ se eles prestarem o mínimo de 3 horas de trabalho entre as 0 e as 5 horas.

4 — O trabalhador terá direito a 90\$ para pagamento do pequeno-almoço sempre que esteja deslocado em

serviço e na sequência de pernoita por conta da entidade patronal.

5 — As refeições tomadas no estrangeiro serão pagas mediante factura.

6 — Quando o trabalhador estiver deslocado do seu local de trabalho e possa e queira tomar as refeições na sua residência, dentro dos períodos para refeição previstos no n.º 2 desta cláusula, não terá direito a qualquer quantia de reembolso, salvaguardando-se, porém, as situações de acordos existentes.

##### Cláusula 47.<sup>a</sup>-A

###### (Subsídio de alimentação)

1 — As empresas atribuirão um subsídio de refeição de valor igual para todos os trabalhadores abrangidos por este CCTV, independentemente da sua categoria profissional, o qual não fará parte da sua retribuição.

2 — O subsídio é de 110\$ por cada dia em que haja um mínimo de 4 horas de trabalho prestado. Para este efeito, entende-se por dia de trabalho o período normal de trabalho, o qual pode iniciar-se num dia e prolongar-se no dia seguinte.

3 — O estipulado no n.º 2 abrange também os trabalhadores deslocados quer no continente, quer no estrangeiro.

##### Cláusula 48.<sup>a</sup>

###### (Alojamento e deslocações no continente)

O trabalhador que for deslocado para prestar serviço fora do seu local de trabalho tem direito, para além da sua retribuição normal ou de outros subsídios neste CCTV:

- a) A transporte, não só na ida como na volta, para onde tenha sido deslocado a prestar serviço, desde que esse transporte lhe não seja assegurado pela empresa e sendo o tempo perdido na deslocação remunerado como tempo de trabalho;
- b) A subsídio de deslocação no montante de 270\$, na sequência de pernoita determinada pela empresa;
- c) A dormida contra factura, desde que a empresa não assegure a mesma em boas condições de conforto e higiene.

##### Cláusula 49.<sup>a</sup>

###### (Deslocações no estrangeiro — Alojamento e refeições)

1 — Consideram-se nesta situação todos os trabalhadores que se encontram fora de Portugal continental.

2 — Os trabalhadores, para além do salário normal ou de outros subsídios consignados neste CCTV, têm direito:

- a) Ao valor de 530\$ diários, sempre que não regressem ao seu local de trabalho;
- b) A dormida e refeições (pequeno-almoço, almoço e jantar), contra factura.

ANEXO II

Tabela de remunerações mínimas e seu enquadramento profissional

Grupo I (44 800\$):

Director de serviços.

Grupo II (40 650\$):

Chefe de departamento.  
Contabilista.  
Chefe de divisão ou de serviços.  
Tesoureiro.

Grupo III (37 400\$):

Secretário de direcção.  
Chefe de secção.  
Guarda-livros.  
Programador mecanográfico.  
Operador de computador.  
Encarregado electricista.  
Encarregado metalúrgico.  
Chefe de movimento.

Grupo IV (34 400\$):

Chefe de equipa metalúrgico.  
Chefe de equipa electricista.  
Oficial principal (metalúrgico ou electricista).  
Escriturário principal.  
Chefe de estação.  
Chefe de central.

Grupo V (34 200\$):

Escriturário de 1.<sup>a</sup>  
Monitor.  
Caixa.  
Operador mecanográfico.  
Técnico de electrónica.  
Encarregado de garagens.  
Fiel de armazém (mais de 1 ano).  
Electricista (mais de 3 anos).  
Oficial de 1.<sup>a</sup>

Grupo VI (32 600\$):

Escriturário de 2.<sup>a</sup>  
Operador de máquinas de contabilidade.  
Operador-verificador mecanográfico.  
Esteno-dactilógrafo em língua portuguesa.  
Operador de *telex*.  
Cobrador.  
Empregado de serviços externos.  
Motorista de pesados.  
Fiscal.  
Despachante.  
Expedidor.  
Coordenador.

Grupo VII (31 100\$):

Oficial de 2.<sup>a</sup>  
Apontador (mais de 1 ano).  
Electricista (menos de 3 anos).  
Encarregado de cargas e descargas.  
Anotador-recepcionista.  
Cobrador-bilheteiro.  
Bilheteiro.

Motorista de ligeiros.  
-Entregador de ferramentas de 1.<sup>a</sup>

Grupo VIII (28 400\$):

Telefonista.  
Ajudante de motorista.  
Lubrificador.  
Pré-oficial electricista do 2.<sup>o</sup> ano.

Grupo IX (27 950\$):

Guarda.  
Contínuo (mais de 21 anos).  
Porteiro.  
Pré-oficial electricista do 1.<sup>o</sup> ano.  
Lavadeiro (ou lavandeiro) oficial de 1.<sup>a</sup>  
Fiel de armazém (menos de 1 ano).  
Entregador de ferramentas de 2.<sup>a</sup>  
Apontador (menos de 1 ano).  
Chefe de grupo.  
Vulcanizador.  
Manobrador de máquinas.  
Montador de pneus.  
Lavador.

Grupo X (26 900\$):

Operário não especializado.  
Estagiário do 3.<sup>o</sup> ano.  
Lavadeiro (ou lavandeiro) oficial de 2.<sup>a</sup>  
Servente.  
Carregador.  
Abastecedor de carburantes.  
Servente de limpeza.

Grupo XI (22 100\$):

Ajudante de lubrificador.  
Ajudante de electricista do 2.<sup>o</sup> período.  
Contínuo (menos de 21 anos).  
Estagiário do 2.<sup>o</sup> ano.  
Praticante do 2.<sup>o</sup> ano.  
Ajudante de lavador.

Grupo XII (19 500\$):

Estagiário do 1.<sup>o</sup> ano.  
Praticante do 1.<sup>o</sup> ano (metalúrgico).  
Ajudante de electricista do 1.<sup>o</sup> período.

Grupo XIII (18 000\$):

Praticante de bilheteiro.  
Praticante de cobrador-bilheteiro.  
Praticante de despachante.

Grupo XIV (16 500\$):

Paquete de 17 anos.

Grupo XV (15 500\$):

Aprendiz de metalúrgico do 4.<sup>o</sup> ano.  
Paquete de 16 anos.

Grupo XVI (13 600\$):

Paquete de 15 anos.  
Aprendiz de electricista do 2.<sup>o</sup> período.

**Grupo XVII (12 000\$):**

- Aprendiz de electricista do 1.º período.
- Aprendiz de metalúrgico do 3.º ano (admissão 14/15 anos).
- Aprendiz de metalúrgico do 2.º ano (admissão 16 anos).
- Aprendiz de metalúrgico do 1.º ano (admissão 17 anos).

**Grupo XVIII (10 400\$):**

- Aprendiz de metalúrgico do 2.º ano (admissão 14/15 anos).
- Aprendiz de metalúrgico do 1.º ano (admissão 16 anos).
- Paquete de 14 anos.

**Grupo XIX (9400\$):**

- Aprendiz de metalúrgico do 1.º ano (admissão 14/15 anos).

*Nota.* — Os oficiais de 1.ª e 2.ª referidos, respectivamente, nos grupos V e VII pertencem às seguintes categorias profissionais: bate-chapas, canalizador, ferreiro e ou forjador, mecânico de automóveis, serralheiro civil, serralheiro mecânico, soldador, estofador, carpinteiro de limpos, carpinteiro de moldes ou modelos, polidor, carpinteiro de estruturas metálicas e estruturas de máquinas, funileiro-latoeiro, rectificador e torneiro mecânico, pintor de automóveis ou máquinas e trolha ou pedreiro de acabamentos.

Porto, 7 de Fevereiro de 1985.

Pela ANTROP — Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros:

*José Maria de Carvalho Gomes.  
Manuel Azevedo da Cruz Lima.  
António Vasco Figueira da Fonseca Lima.  
Fernando Vicente.*

Pela Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviários e Urbanos:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação Portuguesa dos Sindicatos de Comércio, Escritórios e Serviços:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação Nacional dos Sindicatos da Construção, Madeiras e Mármore:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo Sindicato dos Telefonistas e Ofícios Correlativos do Distrito de Lisboa:

*(Assinatura ilegível.)*

**Declaração**

A Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviários e Urbanos representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários de Aveiro;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Faro;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito da Guarda;

- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos do Centro;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos do Norte;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários do Sul;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários do Distrito de Vila Real;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários e Urbanos de Viseu;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários da Região Autónoma da Madeira;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Colectivos do Distrito de Lisboa — TUL.

Pelo Secretariado, *(Assinatura ilegível.)*

**Declaração**

Para todos os efeitos se declara que os sindicatos filiados na Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços são os seguintes:

- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Castelo Branco;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Profissionais de Escritório e Comércio do Distrito da Guarda;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Leiria;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Lisboa;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio do Distrito do Porto;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Santarém;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Sul;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viseu;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio dos Distritos de Vila Real e Bragança;
- Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Distrito da Horta;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços da Região Autónoma da Madeira;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;
- Sindicato dos Trabalhadores Aduaneiros em Despachantes e Empresas;
- Sindicato dos Trabalhadores de Serviços de Portaria, Vigilância, Limpeza e Actividades Similares;
- Sindicato dos Empregados de Escritório e Vendas de Ponta Delgada;
- Sindicato dos Escritórios e Serviços do Norte.

Lisboa, 20 de Fevereiro de 1985. — O Conselho Nacional, *(Assinatura ilegível.)*



## Declaração

Para os devidos efeitos declaramos que a FSMMP — Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal representa as seguintes organizações sindicais:

- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Metalúrgicos de Castelo Branco;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito da Guarda;
- Sindicato dos Metalúrgicos e Ofícios Correlativos do Funchal;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Leiria;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Lisboa;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito do Porto;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Santarém;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Sul;
- Sindicato dos Trabalhadores da Metalurgia e Metalomecânica de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras, Metalurgia e Metalomecânica de Trás-os-Montes e Alto Douro;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Viseu;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Mineira do Norte;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Mineira do Sul.

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1985. — Pela Comissão Executiva do Conselho Nacional, (*Assinatura ilegível.*)

## Declaração

A Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas declara para os devidos e legais efeitos que representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas do Norte;
- Sindicato das Indústrias Eléctricas do Sul e Ilhas.

E por ser verdade vai esta declaração assinada.

Lisboa, 15 de Fevereiro de 1985. — Pelo Executivo, *Fernando Pereira.*

## Declaração

Para os devidos efeitos se declara que a Federação Nacional dos Sindicatos da Construção, Madeiras e Mármore representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Construção Civil, Mármore e Madeiras do Alentejo;
- Sindicato dos Trabalhadores da Cerâmica, Construção e Madeiras de Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil e Madeiras do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil de Castelo Branco;
- Sindicato dos Operários da Construção Civil, Madeiras, Mármore e Afins do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras e Mármore do Distrito de Faro;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras, Mármore e Pedreiras do Distrito de Leiria;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Mármore e Madeiras do Distrito de Lisboa;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Construção, Mármore e Pedreiras dos Distritos do Porto e Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Madeiras e Mármore do Distrito de Santarém;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil e Ofícios Correlativos do Distrito de Setúbal;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Construção Civil, Madeiras, Metalurgia e Metalomecânica de Trás-os-Montes e Alto Douro;
- Sindicato dos Operários da Construção Civil, Marmoristas e Montantes de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras, Mármore e Pedreiras dos Distritos de Viseu e Guarda;
- Sindicato dos Operários das Indústrias de Madeiras de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Profissionais das Indústrias Transformadoras do Distrito de Angra do Heroísmo;
- Sindicato Livre dos Operários da Construção Civil e Ofícios Correlativos da Região Autónoma da Madeira;
- Sindicato da Construção Civil do Distrito da Horta;
- Sindicato dos Profissionais das Indústrias Transformadoras do Distrito de Ponta Delgada.

Lisboa, 19 de Fevereiro de 1985. — Pelo Conselho Nacional, (*Assinatura ilegível.*)

Depositado em 1 de Março de 1985, a fl. 14 do livro n.º 4, com o n.º 94/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto n.º 519-C1/79.

**CCT entre a Assoc. Nacional do Ramo Automóvel e outra e o Sind.  
dos Transportes Rodoviários e Afins e outros — Alteração salarial e outras**

**Cláusula 1.<sup>a</sup>**

**(Âmbito)**

O presente CCT obriga, por um lado, todas as empresas que se dedicam à actividade de garagens, estações de serviço, parques de estacionamento, postos de abastecimento de combustíveis e postos de assistência a pneumáticos inscritas nas associações patronais signatárias e, por outro lado, os trabalhadores ao serviço das referidas empresas representados pelas associações sindicais signatárias.

**Cláusula 2.<sup>a</sup>**

**(Vigência do contrato)**

- 1 — *(Mantém a redacção do CCT em vigor.)*
- 2 — As tabelas salariais produzem efeitos a partir de 1 de Fevereiro de 1985.
- 3, 4 e 5 — *(Mantêm a redacção do CCT em vigor.)*

**Cláusula 23.<sup>a</sup>**

**(Deslocações)**

- 1 e 2 — *(Mantêm a redacção do CCT em vigor.)*
- 3 — Quando deslocado em serviço, o trabalhador terá direito a um subsídio para alojamento e alimentação, calculado pela fórmula  $N \times 1700\$$ , sendo  $N$  o número de dias efectivos de deslocação.
- 4 — *(Mantém a redacção do CCT em vigor.)*
- 5 — No caso de deslocações inferiores a 1 dia, o trabalhador tem direito à cobertura total das despesas de transporte e alimentação efectuadas em serviço, mediante apresentação do respectivo recibo, não podendo, todavia, exceder os seguintes valores:

- Pequeno-almoço — 70\$;  
Almoço ou jantar — 350\$;  
Dormida — 1050\$;

**ANEXO I**

**Tabela salarial**

Grupo	Remunerações
A.....	32 900\$00
B.....	31 600\$00
C.....	29 200\$00
D.....	26 600\$00
E.....	25 800\$00
F.....	24 250\$00
G.....	23 450\$00
H.....	22 300\$00
I.....	21 700\$00
J.....	20 700\$00
L.....	19 350\$00
M.....	17 200\$00
N.....	13 300\$00
O.....	11 250\$00

**Disposição final**

As matérias que não foram objecto de revisão mantêm-se em vigor com a redacção constante do CCT publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 7, de 22 de Fevereiro de 1979, com as alterações publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.ºs 29, de 8 de Agosto de 1980, 43, de 21 de Novembro de 1981, 1, de 8 de Janeiro de 1983, e 7, de 22 de Fevereiro de 1984.

Porto, 21 de Janeiro de 1985.

Pela Associação Nacional do Ramo Automóvel (ARAN):

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Industrial do Minho (AIM):

*(Assinaturas ilegíveis.)*

Pelo SITRA — Sindicato dos Transportes Rodoviários e Afins:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo Sindicato dos Técnicos de Vendas:

*(Assinatura ilegível.)*

**Declaração**

A FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços, por si e em representação dos sindicatos seus filiados:

- SITSESE — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços;  
STESDIS — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Setúbal;  
SITEMAQ — Sindicato dos Fogueiros de Terra e da Mestrança e Marinhagem de Máquinas da Marinha Mercante;  
Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Funchal;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;  
Sindicato dos Profissionais de Escritório e Vendas das Ilhas de São Miguel e Santa Maria.

Lisboa, 30 de Janeiro de 1985. — Pelo Secretariado,  
*(Assinaturas ilegíveis.)*

Depositado em 1 de Março de 1985, a fl. 14 do livro n.º 4, com o n.º 95/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

**CCT entre a Assoc. do Norte dos Importadores-Armacenistas de Produtos Químicos e Farmacêuticos e o Sind. dos Trabalhadores da Ind. e Comércio Farmacêuticos e outro — Alteração salarial e outras.**

**Cláusula única**

**(Âmbito da revisão)**

A presente revisão, com área e âmbito definidos na cláusula 1.<sup>a</sup> do CCTV entre a Associação do Norte dos Importadores-Armacenistas de Produtos Químicos e Farmacêuticos e o Sindicato dos Trabalhadores da Indústria e Comércio Farmacêuticos e outro, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 10, de 15 de Março de 1983, dá nova redacção às cláusulas seguintes:

**Cláusula 22.<sup>a</sup>**

**(Trabalho extraordinário)**

- 1 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 2 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 3 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 4 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 5 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*

6 — Quando a prestação de trabalho extraordinário coincida com a hora normal de refeição, a empresa obriga-se a conceder ao trabalhador o tempo indispensável para que tome a refeição e a fornecê-la ou, se o não puder fazer, pagá-la nos limites fixados de 400\$ ou o pagamento desta despesa contra a apresentação de documentos.

- 7 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 8 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 9 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 10 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 11 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 12 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*

**Cláusula 28.<sup>a</sup>**

**(Refeições)**

Quando, devido a deslocações em serviço, o trabalhador ficar impossibilitado de tomar a refeição nas condições em que normalmente o faz, a entidade patronal abonar-lhe-á a importância de 500\$ ou o pagamento desta despesa contra apresentação de documentos.

**Cláusula 29.<sup>a</sup>**

**(Viagens em serviço)**

- 1 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
  - a) *(Mantém-se a redacção em vigor);*

b) Pagamento das despesas com alimentação e alojamento contra a apresentação de documentos ou o abono das seguintes importâncias:

- Pequeno-almoço — 100\$;
- Refeição — 500\$;
- Alojamento — 1400\$;
- Diária completa — 2400\$;

c) *(Mantém-se a redacção em vigor.)*

- 2 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 3 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*
- 4 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*

**Cláusula 38.<sup>a</sup>**

**(Diuturnidades)**

1 — Os trabalhadores têm direito a uma diuturnidade de 650\$ por cada 4 anos de permanência ao serviço da mesma entidade patronal e na mesma profissão ou categoria profissional, até ao limite de 5 diuturnidades.

2 — As diuturnidades acrescem à retribuição efectiva.

3 — Para o limite de 5 diuturnidades fixado no n.º 1 contam as diuturnidades devidas e vencidas por força de regulamentação colectiva anteriormente aplicável.

4 — As diuturnidades referidas no número anterior mantêm-se, porém, como o respectivo montante inalterado.

**Cláusula 39.<sup>a</sup>**

**(Abono para falhas)**

1 — Os trabalhadores que exerçam funções de pagamento ou recebimento têm direito a um abono mensal para falhas de 1400\$, enquanto se mantiverem no exercício dessas funções.

2 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*

3 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*

**Cláusula 75.<sup>a</sup>**

**(Subsídio de refeição)**

1 — Os trabalhadores abrangidos pelo presente CCTV terão direito a um subsídio de almoço no valor de 100\$ por cada dia completo de trabalho efectivamente prestado.

2 — *(Mantém-se a redacção em vigor.)*

3 — Não terão direito ao subsídio previsto no n.º 1 os trabalhadores ao serviço de empresas que forneçam integralmente refeições ou nelas participem com montante não inferior a 100\$.

Cláusula 82.<sup>a</sup>

(Produção de efeitos)

As tabelas de remunerações mínimas constantes do anexo IV produzem efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1985.

ANEXO IV

Remunerações mínimas

Critério diferenciador das tabelas

1 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

2 — Para efeitos de aplicação das tabelas referidas no número anterior, as empresas serão enquadradas nos grupos A, B e C, de acordo com os seguintes critérios:

Empresas armazenistas

Grupo A — Empresas com valor de facturação anual global igual ou superior a 200 000 contos e volume de vendas por trabalhador igual ou superior a 6200 contos por ano.

Grupo B:

- a) Empresas com valor de facturação anual global igual ou superior a 71 400 contos e inferior a 200 000 contos e volume de vendas por trabalhador igual ou superior a 4400 contos por ano;
- b) Empresas com valor de facturação anual global igual ou superior a 200 000 contos e vo-

lume de vendas por trabalhador inferior a 6200 contos.

Grupo C:

- a) Empresas com valor de facturação anual global inferior a 71 400 contos;
- b) Empresas com valor de facturação anual global igual ou superior a 71 400 contos e inferior a 200 000 contos e volume de vendas por trabalhador inferior a 4400 contos por ano.

Empresas importadoras

Grupo A — Empresas com valor de facturação anual igual ou superior a 200 000 contos.

Grupo B — Empresas com valor de facturação anual global igual ou superior a 71 400 contos e inferior a 200 000 contos.

Grupo C — Empresas com valor de facturação anual global inferior a 71 400 contos.

3 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

4 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

5 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

6 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

7 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

8 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

9 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

Grupos	Profissões e categorias profissionais	Remunerações mínimas		
		Tabela A	Tabela B	Tabela C
I	...	57 600\$00	50 750\$00	45 750\$00
II	...	49 800\$00	46 600\$00	41 350\$00
III	...	44 200\$00	41 000\$00	35 850\$00
IV	...	42 900\$00	38 900\$00	34 700\$00
V	...	38 600\$00	34 750\$00	31 250\$00
VI	...	34 300\$00	31 250\$00	28 550\$00
VII	...	31 000\$00	27 850\$00	24 200\$00
VIII	...	28 100\$00	24 750\$00	21 500\$00
IX	...	25 300\$00	22 200\$00	20 100\$00
X	...	23 850\$00	21 400\$00	19 350\$00
XI	...	22 300\$00	20 000\$00	18 350\$00
XII	...	21 000\$00	18 600\$00	17 900\$00
XIII	...	18 550\$00	16 050\$00	14 300\$00
XIV	...	17 550\$00	14 650\$00	13 000\$00
XV	...	16 700\$00	13 750\$00	12 300\$00
XVI	...	15 750\$00	12 750\$00	11 300\$00

ANEXO V

1 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

2 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

3 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

4 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

5 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

6 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

7 — (Mantém-se a redacção em vigor.)

8 — O trabalhador será ainda reembolsado pela empresa em 75% do valor da franquía a pagar à companhia seguradora, em caso de acidente em serviço, da responsabilidade do trabalhador, na base do valor fi-

xado para o carro utilitário médio referido no n.º 2, alínea b).

Porto, 31 de Janeiro de 1985.

Pela Associação do Norte dos Importadores-Armacenistas de Produtos Químicos e Farmacêuticos:

*António Barbosa da Silva.  
José António Garcia Braga da Cruz.  
Virgínia Fernanda de Jesus Cardoso.*

Pelo Sindicato dos Trabalhadores da Indústria e Comércio Farmacêuticos:

*Cândido António Teixeira Cerqueira.*

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Química e Farmacêutica de Portugal:

*Ildo Augusto Baptista Mariz Rodrigues.*

## Declaração

A Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Química e Farmacêutica de Portugal (CGTP-IN) representa o seguinte sindicato:

Sindicato da Indústria e Comércio Farmacêuticos.

Pelo Secretariado, (*Assinatura ilegível.*)

Depositado em 4 de Março de 1985, a fl. 14 do livro n.º 4, com o n.º 96/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

CCT entre a Assoc. dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte e outras e a FETESE — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros — Alteração salarial.

## CAPÍTULO I

### Área, âmbito e vigência

#### Cláusula 1.ª

##### (Área e âmbito)

O presente contrato aplica-se no território nacional, por um lado, às empresas representadas pelas associações patronais outorgantes e, por outro lado, aos trabalhadores ao seu serviço cujas profissões estejam previstas no anexo III, desde que sejam representados pelas associações sindicais outorgantes.

#### Cláusula 2.ª

##### (Vigência)

1 — O presente contrato entra em vigor nos termos legais.

2 — Mantêm-se em vigor as disposições constantes dos IRCT aplicáveis aos trabalhadores e às empresas representados pelas associações sindicais e patronais outorgantes.

### Remunerações mínimas

Grau	Tabela I	Tabela II
0 .....	50 050\$00	54 050\$00
1 .....	42 950\$00	46 250\$00
2 .....	37 500\$00	40 750\$00
3 .....	36 150\$00	39 450\$00
4 .....	32 350\$00	35 050\$00
5 .....	31 750\$00	34 650\$00
6 .....	28 700\$00	31 850\$00
7 .....	27 600\$00	30 300\$00
8 .....	26 250\$00	28 700\$00
9 .....	24 650\$00	26 850\$00
10 .....	23 400\$00	25 600\$00
11 .....	22 200\$00	24 150\$00
12 .....	21 600\$00	23 400\$00
13 .....	21 350\$00	22 700\$00
14 .....	19 050\$00	20 350\$00
15 .....	17 100\$00	18 300\$00
16 .....	14 900\$00	16 100\$00
17 .....	13 200\$00	14 250\$00
18 .....	12 800\$00	13 800\$00
19 .....	10 600\$00	11 450\$00
20 .....	9 600\$00	10 250\$00

Média aritmética resultante da soma das tabelas I e II:

$$R_m \text{ (média)} = 26\ 000\$$$

**Trabalhadores metalúrgicos**

**Aprendizes das profissões cujo 1.º escalão se integra nos graus 6, 7 e 8**

Idade de admissão	Tempo de aprendizagem							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	14 900\$00	16 100\$00
15 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$
16 anos .....	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$	-\$	-\$
17 anos .....	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 6**

Tempo de tirocínio	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00
Praticante do 2.º ano .....	21 600\$00	23 400\$00

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 7**

Tempo de tirocínio	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00
Praticante do 2.º ano .....	21 350\$00	22 700\$00

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 8**

Tempo de tirocínio	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	17 100\$00	18 300\$00
Praticante do 2.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 9**

Idade de admissão	Tempo de prática							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	10 500\$00	11 350\$00	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	18 300\$00	19 650\$00
15 anos .....	10 500\$00	11 350\$00	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	-\$	-\$
16 anos .....	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	-\$	-\$	-\$	-\$
17 anos .....	16 450\$00	17 700\$00	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 10**

Idade de admissão	Tempo de prática							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	17 100\$00	18 300\$00
15 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	-\$	-\$
16 anos .....	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	-\$	-\$	-\$	-\$
17 anos .....	14 650\$00	15 750\$00	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$

### Critério diferenciador de tabelas

1 — A tabela I aplica-se às empresas cujo volume de facturação anual global seja inferior a 63 400 contos, deduzidos os impostos e taxas que não incidam sobre margens de lucro, e a tabela II às restantes empresas.

2 — Na determinação do valor da facturação anual global das empresas, para efeitos da determinação da tabela aplicável, tomar-se-á por base a média dos montantes de facturação dos últimos 3 anos de exercício.

3 — No caso das empresas com menos de 3 anos de laboração, o valor de facturação será calculado com base nos anos de exercício já apurados (2 ou 1).

4 — No caso de ser o 1.º ano de laboração, aplicar-se-á a tabela I até determinação da facturação anual.

5 — As empresas em que esteja a ser aplicada a tabela II, publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 8, de 29 de Fevereiro de 1984, não poderão passar a aplicar a tabela I.

## III

As tabelas salariais referidas em I produzem efeitos a partir de 1 de Fevereiro de 1985.

Pela Associação dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Sul:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação das Indústrias Navais:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação dos Industriais de Arame e Produtos Derivados:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Nacional dos Industriais de Embalagens Metálicas:

*(Assinatura ilegível.)*

1

Pela Associação Industrial do Minho (sector metalúrgico e metalomecânico):

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Portuguesa dos Industriais de Ferragens:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Portuguesa de Fabricantes de Candeeiros e Artigos de Ménage:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Nacional dos Industriais de Cutelarias:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Nacional dos Industriais de Bicicletas, Ciclomotores, Motorizadas e Acessórios — ABIMOTA:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços, em representação dos sindicatos seus filiados:

*Carlos Alberto Pinheiro e Silva.*

Pelo Sindicato dos Trabalhadores Técnicos de Vendas:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo SITESE — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Serviços e Comércio:

*Carlos Alberto Pinheiro e Silva.*

### Declaração

A FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços, por si e em representação dos sindicatos seus filiados:

SITESE — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços;

STESDIS — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Setúbal;

SITEMAQ — Sindicato dos Fogueiros de Terra e da Mestrança e Marinhagem de Máquinas da Marinha Mercante;

Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Funchal;

Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;

Sindicato dos Profissionais de Escritório e Vendas das Ilhas de São Miguel e Santa Maria.

Lisboa, 11 de Fevereiro de 1985. — Pelo Secretariado, *(Assinaturas ilegíveis.)*

Depositado em 4 de Março de 1985, a fl. 14 do livro n.º 4, com o n.º 97/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

**CCT entre a Assoc. dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte e outras  
e o SIMA — Sind. das Ind. Metalúrgicas e Afins e outros — Alteração salarial**

**CAPÍTULO I**

**Área, âmbito e vigência**

**Cláusula 1.<sup>a</sup>**

**(Área e âmbito)**

O presente contrato aplica-se no território nacional, por um lado, às empresas representadas pelas associações patronais outorgantes e, por outro lado, aos trabalhadores ao seu serviço cujas profissões estejam previstas no anexo III, desde que sejam representados pelas associações sindicais outorgantes.

**Cláusula 2.<sup>a</sup>**

**(Vigência)**

1 — O presente contrato entra em vigor nos termos legais.

2 — Mantêm-se em vigor as disposições constantes dos IRCT aplicáveis aos trabalhadores e às empresas representados pelas associações sindicais e patronais outorgantes.

**Remunerações mínimas**

Grau	Tabela I	Tabela II
0 .....	50 050\$00	54 050\$00
1 .....	42 950\$00	46 250\$00
2 .....	37 500\$00	40 750\$00
3 .....	36 150\$00	39 450\$00
4 .....	32 350\$00	35 050\$00
5 .....	31 750\$00	34 650\$00
6 .....	28 700\$00	31 850\$00
7 .....	27 600\$00	30 300\$00
8 .....	26 250\$00	28 700\$00
9 .....	24 650\$00	26 850\$00
10 .....	23 400\$00	25 600\$00
11 .....	22 200\$00	24 150\$00
12 .....	21 600\$00	23 400\$00
13 .....	21 350\$00	22 700\$00
14 .....	19 050\$00	20 350\$00
15 .....	17 100\$00	18 300\$00
16 .....	14 900\$00	16 100\$00
17 .....	13 200\$00	14 250\$00
18 .....	12 800\$00	13 800\$00
19 .....	10 600\$00	11 450\$00
20 .....	9 600\$00	10 250\$00

Média aritmética resultante da soma das tabelas I e II:

$$R_m \text{ (média)} = 26\ 000\$$$

**(Trabalhadores metalúrgicos)**

**Aprendizes das profissões cujo 1.º escalão se integra nos graus 6, 7 e 8 (1)**

Idade de admissão	Tempo de aprendizagem							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	14 900\$00	16 100\$00
15 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$
16 anos .....	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$	-\$	-\$
17 anos .....	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$

(1) Apenas para traçador da construção naval e traçador planificador.

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 6 (1)**

Tempo de tirocínio	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00
Praticante do 2.º ano .....	21 600\$00	23 400\$00

(1) Apenas para traçador da construção naval e traçador planificador.

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 7**

Tempo de tirocínio	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00
Praticante do 2.º ano .....	21 350\$00	22 700\$00



**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 8**

	Tempo de tirocínio	
	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	17 100\$00	18 300\$00
Praticante do 2.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 9**

Idade de admissão	Tempo de prática							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	10 500\$00	11 350\$00	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	18 300\$00	19 650\$00
15 anos .....	10 500\$00	11 350\$00	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	\$-	\$-
16 anos .....	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	\$-	\$-	\$-	\$-
17 anos .....	16 450\$00	17 700\$00	\$-	\$-	\$-	\$-	\$-	\$-

**Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 10**

Idade de admissão	Tempo de prática							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	17 100\$00	18 300\$00
15 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	\$-	\$-
16 anos .....	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	\$-	\$-	\$-	\$-
17 anos .....	14 650\$00	15 750\$00	\$-	\$-	\$-	\$-	\$-	\$-

II

**Critério diferenciador de tabelas**

1 — A tabela I aplica-se às empresas cujo volume de facturação anual global seja inferior a 63 400 contos, deduzidos os impostos e taxas que não incidam sobre margens de lucro, e a tabela II às restantes empresas.

2 — Na determinação do valor da facturação anual global das empresas, para efeitos da determinação da tabela aplicável, tomar-se-á por base a média dos montantes de facturação dos últimos 3 anos de exercício.

3 — No caso das empresas com menos de 3 anos de laboração, o valor de facturação será calculado com base nos anos de exercício já apurados (2 ou 1).

4 — No caso de ser o primeiro ano de laboração, aplicar-se-á a tabela I até determinação da facturação anual.

5 — As empresas em que esteja a ser aplicada a tabela II publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 8, de 29 de Fevereiro de 1984, não poderão passar a aplicar a tabela I.

III

As tabelas salariais referidas em I produzem efeitos a partir de 1 de Fevereiro de 1985.

Pela Associação dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte:  
(Assinatura ilegível.)

Pela Associação dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Sul:  
(Assinatura ilegível.)

Pela Associação das Indústrias Navais:  
(Assinatura ilegível.)

Pela Associação dos Industriais de Arame e Produtos Derivados:  
(Assinatura ilegível.)

Pela Associação Nacional dos Industriais de Embalagem:  
(Assinatura ilegível.)

Pela Associação Industrial do Minho (sector metalúrgico e metalomecânico):  
(Assinatura ilegível.)

Pela Associação Portuguesa dos Industriais de Ferraria:  
(Assinatura ilegível.)

Pela Associação Portuguesa de Fabricantes de Candeciros e Artigos de Ménage:

(Assinatura ilegível.)

Pela Associação Nacional dos Industriais de Cutelarias:

(Assinatura ilegível.)

Pela Associação Nacional dos Industriais de Bicicletas, Ciclomotores, Motorizadas e Acessórios — ABIMOTA:

(Assinatura ilegível.)

Pelo SIMA — Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Afins:

José António Simões,  
Fernando Victor Beirão Alves.  
(Assinatura ilegível.)

Pela FESINTES — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços:

António Marques Alves.

### Declaração

Para os devidos efeitos se declara que a FESINTES — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de

Escritório e Serviços representa as seguintes associações sindicais:

Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Aveiro;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Braga;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio dos Distritos de Vila Real e Bragança;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viseu.

É por ser verdade se passa a presente declaração, que vai assinada por um membro do secretariado desta Federação, autenticada com o selo branco em uso.

Porto e sede da FESINTES, 12 de Fevereiro de 1985. — Pelo Secretariado, (Assinatura ilegível.)

Depositado em 4 de Março de 1985, a fl. 15 do livro n.º 4, com o n.º 98/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

CCT entre a Assoc. dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte e outras e a Feder. dos Sind. da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal e outros — Alteração salarial

## CAPÍTULO I

### Área, âmbito e vigência

#### Cláusula 1.ª

##### (Área e âmbito)

O presente contrato aplica-se no território nacional, por um lado, às empresas representadas pelas associações patronais outorgantes e, por outro lado, aos trabalhadores ao seu serviço cujas profissões estejam previstas no anexo III, desde que sejam representados pelas associações sindicais outorgantes.

#### Cláusula 2.ª

##### (Vigência)

1 — O presente contrato entra em vigor nos termos legais.

2 — Mantêm-se em vigor as disposições constantes dos IRCT aplicáveis aos trabalhadores e às empresas representados pelas associações sindicais e patronais outorgantes.

### Remunerações mínimas

Grau	Tabela I	Tabela II
0	50 050\$00	54 050\$00
1	42 950\$00	46 250\$00
2	37 500\$00	40 750\$00
3	36 150\$00	39 450\$00
4	32 350\$00	35 050\$00
5	31 750\$00	34 650\$00
6	28 700\$00	31 850\$00
7	27 600\$00	30 300\$00
8	26 250\$00	28 700\$00
9	24 650\$00	26 850\$00
10	23 400\$00	25 600\$00
11	22 200\$00	24 150\$00
12	21 600\$00	23 400\$00
13	21 350\$00	22 700\$00
14	19 050\$00	20 350\$00
15	17 100\$00	18 300\$00
16	14 900\$00	16 100\$00
17	13 200\$00	14 250\$00
18	12 800\$00	13 800\$00
19	10 600\$00	11 450\$00
20	9 600\$00	10 250\$00

Média aritmética resultante da soma das tabelas I e II:

$$R_m \text{ (média)} = 26\ 000\$$$

(Trabalhadores metalúrgicos)

Aprendizes das profissões cujo 1.º escalão se integra nos graus 6, 7 e 8 (1)

Idade de admissão	Tempo de aprendizagem							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	14 900\$00	16 100\$00
15 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$
16 anos .....	10 600\$00	11 450\$00	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$	-\$	-\$
17 anos .....	12 800\$00	13 800\$00	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$

(1) Apenas para traçador da construção naval e traçador planificador.

Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 6 (1)

Tempo de tirocínio	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00
Praticante do 2.º ano .....	21 600\$00	23 400\$00

(1) Apenas para traçador da construção naval e traçador planificador.

Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 7

Tempo de tirocínio	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00
Praticante do 2.º ano .....	21 350\$00	22 700\$00

Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 8

Tempo de tirocínio	Tabela I	Tabela II
Praticante do 1.º ano .....	17 100\$00	18 300\$00
Praticante do 2.º ano .....	19 050\$00	20 350\$00

Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 9

Idade de admissão	Tempo de prática							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	10 500\$00	11 350\$00	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	18 300\$00	19 650\$00
15 anos .....	10 500\$00	11 350\$00	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	-\$	-\$
16 anos .....	13 050\$00	14 050\$00	16 450\$00	17 700\$00	-\$	-\$	-\$	-\$
17 anos .....	16 450\$00	17 700\$00	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$

Praticantes das profissões cujo 1.º escalão se integra no grau 10

Idade de admissão	Tempo de prática							
	1.º ano		2.º ano		3.º ano		4.º ano	
	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II	Tabela I	Tabela II
14 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	17 100\$00	18 300\$00
15 anos .....	9 600\$00	10 250\$00	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	-\$	-\$
16 anos .....	12 300\$00	13 300\$00	14 650\$00	15 750\$00	-\$	-\$	-\$	-\$
17 anos .....	14 650\$00	15 750\$00	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$	-\$

## II

### Crítério diferenciador de tabelas

1 — A tabela I aplica-se às empresas cujo volume de facturação anual global seja inferior a 63 400 contos, deduzidos os impostos e taxas que não incidam sobre margens de lucro, e a tabela II às restantes empresas.

2 — Na determinação do valor da facturação anual global das empresas, para efeitos da determinação da tabela aplicável, tomar-se-á por base a média dos montantes de facturação dos últimos 3 anos de exercício.

3 — No caso das empresas com menos de 3 anos de laboração, o valor de facturação será calculado com base nos anos de exercício já apurados (2 ou 1).

4 — No caso de ser o primeiro ano de laboração, aplicar-se-á a tabela I até determinação da facturação anual.

5 — As empresas em que esteja a ser aplicada a tabela II publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 8, de 29 de Fevereiro de 1984, não poderão passar a aplicar a tabela I.

## III

As tabelas salariais referidas em I produzem efeitos a partir de 1 de Fevereiro de 1985.

Pela Associação dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Norte:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação dos Industriais Metalúrgicos e Metalomecânicos do Sul:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação das Indústrias Navais:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Industrial do Minho (sector metalúrgico e metalomecânico):

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação dos Industriais de Arame e Produtos Derivados:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Nacional dos Industriais de Embalagens Metálicas:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Portuguesa dos Industriais de Ferragens:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Portuguesa de Fabricantes de Candeeiros e Artigos de Ménage:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Nacional dos Industriais de Bicicletas, Ciclomotores, e Acessórios — ABIMOTA:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Nacional dos Industriais de Cutelaria:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação dos Sindicatos dos Transportes Rodoviários e Urbanos:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação Nacional dos Sindicatos da Construção, Madeiras e Mármore:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação Nacional dos Sindicatos da Hotelaria e Turismo:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias de Celulose, Papel, Gráfica e Cartonagem:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços:

*António José Lourenço Vicente.*

Pela Federação Portuguesa dos Trabalhadores das Indústrias Químicas e Farmacêuticas:

*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo Sindicato dos Técnicos de Desenho:

*Luís Tavares Mendes Charqueira.*

Pelo Sindicato dos Telefonistas e Offícios Correlativos do Distrito de Lisboa:

*Fernando Filipe Bandeira Allen.*

Pelo Sindicato dos Agentes Técnicos de Arquitectura e Engenharia:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo Sindicato dos Trabalhadores das Telecomunicações:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo Sindicato dos Enfermeiros da Zona Sul:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo Sindicato dos Professores da Grande Lisboa:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo Sindicato dos Ajudantes de Farmácia do Sul e Ilhas:

*(Assinatura ilegível.)*

Pelo SIFOMATE — Sindicato dos Fogueiros de Mar e Terra:

*(Assinatura ilegível.)*

### Declaração

Para os devidos efeitos, declaramos que a FSMMP — Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal representa as seguintes organizações sindicais:

Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Aveiro;

Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Braga;  
Sindicatos dos Metalúrgicos de Castelo Branco;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Coimbra;

Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito da Guarda;  
Sindicato dos Metalúrgicos e Offícios Correlativos do Funchal;

Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Leiria;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Lisboa;

Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Meta-  
lúrgica e Metalomecânica do Distrito do Porto;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Meta-  
lúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de San-  
tarém;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Meta-  
lúrgicas e Metalomecânicas do Sul;  
Sindicatos dos Trabalhadores da Metalurgia e Me-  
talomecânica de Viana do Castelo;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil,  
Madeiras, Metalurgia e Metalomecânica de Trás-  
-os-Montes e Alto Douro;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Meta-  
lúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Viseu;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Mineira  
do Norte;  
Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Mineira  
do Sul.

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1985. — Pela Comissão  
Executiva do Conselho Nacional, (*Assinatura ilegível.*)

#### Declaração

A Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviá-  
rios e Urbanos representa os seguintes sindicatos:

Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Ro-  
doviários de Aveiro;  
Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito  
de Braga;  
Sindicatos dos Transportes Rodoviários do Distrito  
de Coimbra;  
Sindicatos dos Transportes Rodoviários do Distrito  
de Faro;  
Sindicatos dos Transportes Rodoviários do Distrito  
da Guarda;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Ro-  
doviários e Urbanos do Centro;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes  
Rodoviários e Urbanos do Norte;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Ro-  
doviários do Sul;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Ro-  
doviários do Distrito de Vila Real;  
Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito  
de Viana do Castelo;  
Sindicato dos Transportes Rodoviários e Urbanos  
de Viseu;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Ro-  
doviários da Região Autónoma da Madeira;  
Sindicato dos Trabalhadores de Transportes  
Colectivos do Distrito de Lisboa — TUL.

Pelo Secretariado, (*Assinatura ilegível.*)

#### Declaração

Para os devidos efeitos se declara que a Federação  
Nacional dos Sindicatos da Construção, Madeiras e  
Mármore representa os seguintes sindicatos:

Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de  
Construção Civil, Mármore e Madeiras do  
Alentejo;  
Sindicato dos Trabalhadores da Cerâmica, Cons-  
trução e Madeiras de Aveiro;

Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil  
e Madeiras do Distrito de Braga;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil  
de Castelo Branco;  
Sindicato dos Operários da Construção Civil, Ma-  
deiras, Mármore e Afins do Distrito de  
Coimbra;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil,  
Madeiras e Mármore do Distrito de Faro;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil,  
Madeiras, Mármore e Pedreiras do Distrito de  
Leiria;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Már-  
more e Madeiras do Distrito de Lisboa;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de  
Construção, Mármore e Pedreiras dos Distri-  
tos do Porto e Aveiro;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Ma-  
deiras e Mármore do Distrito de Santarém;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil  
e Ofícios Correlativos do Distrito de Setúbal;  
Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de  
Construção Civil, Madeiras, Metalurgia e Me-  
talomecânica de Trás-os-Montes e Alto Douro;  
Sindicato dos Operários da Construção Civil, Mar-  
moristas e Montantes de Viana do Castelo;  
Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil,  
Madeiras, Mármore e Pedreiras dos Distritos  
de Viseu e Guarda;  
Sindicato dos Operários das Indústrias de Madei-  
ras de Viana do Castelo;  
Sindicato dos Profissionais das Indústrias Trans-  
formadoras do Distrito de Angra do Heroísmo;  
Sindicato Livre dos Operários da Construção Ci-  
vil e Ofícios Correlativos da Região Autónoma  
da Madeira;  
Sindicato da Construção Civil do Distrito da  
Horta;  
Sindicato dos Profissionais das Indústrias Trans-  
formadoras do Distrito de Ponta Delgada.

Lisboa, 7 de Fevereiro de 1985. — Pelo Conselho  
Nacional, (*Assinatura ilegível.*)

#### Declaração

A Federação dos Sindicatos da Indústria de Hotelaria  
e Turismo de Portugal declara, para os devidos efei-  
tos, que representa os seguintes sindicatos:

Sindicato dos Profissionais dos Transportes, Tu-  
rismo e Outros Serviços de Angra do Heroísmo;  
Sindicatos dos Trabalhadores na Indústria de Ho-  
telaria, Turismo, Restaurantes e Similares do  
Norte;  
Sindicatos dos Trabalhadores na Indústria de Ho-  
telaria, Turismo, Restaurantes e Similares do  
Centro;  
Sindicatos dos Trabalhadores na Hotelaria, Tu-  
rismo, Restaurantes e Similares do Sul;  
Sindicato dos Trabalhadores na Indústria Hoteleira  
e Similares do Algarve;  
Sindicato dos Trabalhadores na Hotelaria, Tu-  
rismo, Restaurantes e Similares da Região da  
Madeira.

Lisboa, 7 de Fevereiro de 1985. — Pelo Secretariado,  
(*Assinatura ilegível.*)

### Declaração

A Federação Portuguesa dos Sindicatos das Indústrias de Celulose, Papel, Gráfica e Imprensa declara, para os devidos efeitos, que representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Celulose, Fabricação e Transformação do Papel, Gráfica e Imprensa do Norte;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Celulose, Fabricação e Transformação do Papel, Gráfica e Imprensa do Centro;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Celulose, Fabricação e Transformação do Papel, Gráfica e Imprensa do Sul e Ilhas.

Lisboa, 7 de Fevereiro de 1985.

### Declaração

Para todos os efeitos se declara que os sindicatos filiados na Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços são os seguintes:

- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Castelo Branco;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Profissionais de Escritório e Comércio do Distrito da Guarda;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Leiria;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Lisboa;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio do Distrito do Porto;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Santarém;
- Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Sul;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viseu;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio dos Distritos de Vila Real e Bragança;
- Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Distrito da Horta;

- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços da Região Autónoma da Madeira;
- Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;
- Sindicato dos Trabalhadores Aduaneiros em Despachantes e Empresas;
- Sindicato dos Trabalhadores de Serviços de Portaria, Vigilância, Limpeza e Actividades Similares;
- Sindicato dos Empregados de Escritório e Vendas de Ponta Delgada;
- Sindicato dos Escritórios e Serviços do Norte.

Lisboa, 13 de Fevereiro de 1985. — Pelo Conselho Nacional, (*Assinatura ilegível.*)

### Declaração

A Federação Portuguesa dos Trabalhadores das Indústrias Química e Farmacêutica em representação dos seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Química do Centro e Ilhas;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Química do Sul;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Química do Norte.

Lisboa, 8 de Fevereiro de 1985. — Pelo Secretariado, (*Assinatura ilegível.*)

### Declaração

A Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas declara, para os devidos e legais efeitos, que representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Eléctricas do Norte;
- Sindicato das Indústrias Eléctricas do Centro;
- Sindicato das Indústrias Eléctricas do Sul e Ilhas.

E por ser verdade vai esta declaração assinada.

Lisboa, 8 de Fevereiro de 1985. — Pelo Executivo, *Fernando Morais.*

Depositado em 4 de Março de 1985, a fl. 15 do livro n.º 4, com o n.º 99/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto n.º 519-C1/79.

CCT entre a Assoc. Nacional dos Comerciantes de Veículos de Duas Rodas e a Feder. Portuguesa dos Sind. do Comércio, Escritórios e Serviços e outros — Alteração salarial e outras

CAPÍTULO I

Âmbito e vigência do contrato

Cláusula 1.<sup>a</sup>

(Área e âmbito)

O presente contrato aplica-se em todo o território nacional e obriga, por uma parte, todas as empresas que se dedicam à actividade representada pela Associação Nacional dos Comerciantes de Veículos de Duas Rodas e, por outra parte, todos os trabalhadores sindicalizados nos sindicatos que subscrevem este contrato.

Cláusula 2.<sup>a</sup>

(Vigência, denúncia e revisão)

1 — *(Mantém-se a redacção do CCT em vigor.)*

2 — A tabela de retribuições e demais matéria com incidência pecuniária produzem efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1985.

3, 4, 5 e 6 — *(Mantém-se com a redacção do CCT em vigor.)*

Cláusula 33.<sup>a</sup>

(Deslocações do continente para as ilhas ou vice-versa e para o estrangeiro)

1 — *(Mantém-se a redacção do CCT em vigor.)*

- a) *(Mantém-se a redacção do CCT em vigor);*
- b) A um subsídio de deslocação correspondente a 960\$ diários;
- c) *(Mantém-se a redacção do CCT em vigor.)*

2, 3 e 4 — *(Mantém-se a redacção do CCT em vigor.)*

Cláusula 39.<sup>a</sup>

(Diuturnidades)

1 — Às retribuições mínimas da tabela salarial serão acrescidas diuturnidades de 1050\$ por cada 3 anos de permanência em categoria sem acesso obrigatório e na empresa, até ao limite de 4 diuturnidades.

2, 3 e 4 — *(Mantém-se a redacção do CCT em vigor.)*

*Nota.* — As demais cláusulas e definições de funções mantêm-se com a redacção do CCT actualmente em vigor.

ANEXO II

Tabela de retribuições certas mínimas

I (38 750\$):

Gerente comercial e chefe de escritório.

II (36 200\$):

Chefe de departamento, divisão ou serviços, tesoureiro, contabilista, técnico de contas, chefe de compras, chefe de vendas, caixeiro-encarregado geral e analista de sistemas.

III (34 980\$):

Chefe de secção (escritório), guarda-livros, programador, caixeiro-encarregado ou chefe de secção, encarregado de armazém, inspector de vendas e programador de informática.

IV (32 720\$):

Correspondente em línguas estrangeiras e ajudante de guarda-livros.

V (29 200\$):

Primeiro-escriturário, primeiro-caixeiro, caixa, operador de máquinas de contabilidade de 1.<sup>a</sup>, operador mecanográfico de 1.<sup>a</sup>, fiel de armazém e vendedor-viajante ou praticista.

VI (27 200\$):

Segundo-escriturário, segundo-caixeiro, operador de *telex*, perfurador-verificador, cobrador, conferente, operador de máquinas de contabilidade de 2.<sup>a</sup> e operador de máquinas de mecanografia de 2.<sup>a</sup>

VII (25 200\$):

Terceiro-escriturário, terceiro-caixeiro, telefonista, caixa de balcão e preparador-repositor.

VIII (23 750\$):

Distribuidor, embalador, servente, continuo, porteiro, guarda e caixeiro-ajudante do 3.<sup>o</sup> ano.

IX (21 350\$):

Estagiário do 2.<sup>o</sup> ano, dactilógrafo do 2.<sup>o</sup> ano e caixeiro-ajudante do 2.<sup>o</sup> ano.

X (19 100\$):

Estagiário do 1.<sup>o</sup> ano, dactilógrafo do 1.<sup>o</sup> ano, caixeiro-ajudante do 1.<sup>o</sup> ano e trabalhador de limpeza (b).

XI:

Praticante/paquete:

Do 3.<sup>o</sup> ano — 13 350\$;

Do 2.<sup>o</sup> ano — 11 950\$;

Do 1.<sup>o</sup> ano — 10 500\$.

(a) Os cobradores e outros trabalhadores com responsabilidade de caixa terão direito a um abono mensal para falhas de 960\$.

(b) Ou 110\$/hora para o caso de *part-time*.

Lisboa, 25 de Janeiro de 1985.

Pela Associação Nacional dos Comerciantes de Veículos de Duas Rodas:

*Carlos Carvalho,  
Victor Manuel Mangerdo.*

Pela Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços:

*Edgar de Sousa.*

Pela FESINTES — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços:

*Edgar de Sousa.*

Pela FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços:

*José Augusto Sousa Martins Leal.*

Pelo Sindicato dos Técnicos de Vendas:

*José Augusto Sousa Martins Leal.*

Pelo Sindicato dos Telefonistas e Ofícios Correlativos do Distrito de Lisboa:

*Fernando Filipe Bandeira Allen.*

Pelo Sindicato dos Trabalhadores de Escritório do Distrito do Porto:

*José Augusto Sousa Martins Leal.*

### Declaração

Para todos os efeitos se declara que os sindicatos filiados na Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços são os seguintes:

Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Aveiro;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Braga;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Castelo Branco;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Distrito de Coimbra;  
Sindicato dos Profissionais de Escritório e Comércio do Distrito da Guarda;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Leiria;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Lisboa;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio do Distrito do Porto;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Santarém;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Sul;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viana do Castelo;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viseu;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio dos Distritos de Vila Real e Bragança;  
Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Distrito da Horta;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços da Região Autónoma da Madeira;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;  
Sindicato dos Trabalhadores Aduaneiros em Despachantes e Empresas;

Sindicato dos Trabalhadores de Serviços de Portaria, Vigilância, Limpeza e Actividades Similares;

Sindicato dos Empregados de Escritório e Vendas de Ponta Delgada;

Sindicato dos Escritórios e Serviços do Norte.

Lisboa, 7 de Fevereiro de 1985. — Pelo Conselho Nacional, (*Assinatura ilegível.*)

### Declaração

Para os devidos efeitos se declara que a FESINTES — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços representa as seguintes associações sindicais:

Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Aveiro;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Braga;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório dos Distritos de Vila Real e Bragança;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viseu.

E por ser verdade se passa a presente declaração, que vai assinada por um membro do secretariado desta Federação, autenticada com o selo branco em uso.

Porto e sede da FESINTES, 5 de Fevereiro de 1985. — Pelo Secretariado, (*Assinatura ilegível.*)

### Declaração

A FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços por si e em representação dos sindicatos seus filiados:

SITESE — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços;  
STESDIS — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Setúbal;  
Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Funchal;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;  
Sindicato dos Profissionais de Escritório e Vendas das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria.

Lisboa, 28 de Janeiro de 1985. — Pelo Secretariado, (*Assinaturas ilegíveis.*)

Depositado em 4 de Março de 1985, a fl. 15 do livro n.º 4, com o n.º 100/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.



**CCT entre a Assoc. dos Industriais de Ourivesaria e Relojoaria do Norte e outras  
e o SIMA — Sind. das Ind. Metalúrgicas e Afins — Alteração salarial e outra**

**Cláusula 1.<sup>a</sup>**

**(Área e âmbito)**

O presente CCT aplica-se nos distritos de Aveiro, Braga, Bragança, Castelo Branco, Coimbra, Guarda, Porto, Viana do Castelo, Vila Real e Viseu e obriga, por uma parte, as entidades patronais que exerçam a indústria de ourivesaria e ou relojoaria/montagem representadas pelas seguintes associações patronais:

- Associação dos Industriais de Ourivesaria e Relojoaria do Norte;
- Associação dos Comerciantes do Distrito de Viseu;
- Associação Comercial e Industrial dos Concelhos da Covilhã, Belmonte e Penamacor;
- Associação dos Comerciantes de Lamego;
- Associação Comercial e Industrial de Coimbra;
- Associação Comercial e Industrial dos Concelhos de Castelo Branco, Vila Velha de Ródão e Idanha-a-Nova;
- Associação Comercial e Industrial dos Concelhos da Sertã, Proença-a-Nova, Vila de Rei e Oleiros;
- Associação Comercial e Industrial da Figueira da Foz;

e, por outra parte, os trabalhadores representados pelo SIMA — Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Afins.

**Cláusula 2.<sup>a</sup>**

**(Vigência)**

1 — O presente contrato entra em vigor nos termos legais.

2 — A tabela salarial produz efeitos desde 1 de Janeiro de 1985.

**Cláusula 30.<sup>a</sup>**

**(Remuneração do trabalho extraordinário)**

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....

4 — Sempre que o trabalho extraordinário se prolongue para além das 20 horas a empresa é obrigada ao pagamento da refeição até 370\$ ou ao fornecimento da mesma.

**ANEXO II**

**Tabelas salariais**

Encarregado geral (RM) .....	34 500\$00
Encarregado de secção (RM) .....	33 000\$00
Encarregado (OUR) .....	33 000\$00

Ourives principal (OUR) .....	31 500\$00
Afinador de máquinas (RM) .....	31 500\$00
Afinador de relógios (RM) .....	31 500\$00
Ourives oficial de 1. <sup>a</sup> classe (OUR) ....	30 500\$00
Ourives oficial de 2. <sup>a</sup> classe (OUR) ....	27 600\$00
Ourives oficial de 3. <sup>a</sup> classe (OUR) ....	23 700\$00
Montador de relógios de 1. <sup>a</sup> classe (RM)	30 500\$00
Montador de relógios de 2. <sup>a</sup> classe (RM)	27 600\$00
Apontador/monitor .....	23 700\$00
Pré-oficial (OUR) (RM) .....	19 800\$00
Aprendiz do 4. <sup>o</sup> ano (OUR)(RM) .....	13 600\$00
Aprendiz do 3. <sup>o</sup> ano (OUR) (RM) .....	12 100\$00
Aprendiz do 2. <sup>o</sup> ano (OUR) (RM) .....	10 400\$00
Aprendiz do 1. <sup>o</sup> ano (OUR) (RM) .....	10 000\$00
Especializado (OUR) (RM) .....	20 900\$00
Praticante especializado (OUR) (RM) ...	12 100\$00
Aprendiz especializado (OUR) (RM) ....	10 000\$00
Indiferenciado (OUR) (RM) .....	20 300\$00

Estas tabelas salariais produzem efeitos desde 1 de Janeiro de 1985.

OUR — Ourivesaria.

RM — Relojoaria/montagem.

OUR e RM — Ourivesaria e relojoaria/montagem.

Porto, 12 de Dezembro de 1984.

Pelo SIMA — Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Afins:

*José António Simões.*  
(Assinatura ilegível.)

Pela Associação dos Industriais de Ourivesaria e Relojoaria do Norte:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela Associação dos Comerciantes do Distrito de Viseu:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela Associação Comercial e Industrial dos Concelhos da Covilhã, Belmonte e Penamacor:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela Associação dos Comerciantes de Lamego:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela Associação Comercial e Industrial de Coimbra:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela Associação Comercial e Industrial dos Concelhos de Castelo Branco, Vila Velha de Ródão e Idanha-a-Nova:

Pela Associação Comercial e Industrial dos Concelhos da Sertã, Proença-a-Nova, Vila Real e Oleiros:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela Associação Comercial e Industrial da Figueira da Foz:

(Assinaturas ilegíveis.)

Depositado em 4 de Março de 1985, a fl. 15 do livro n.º 4, com o n.º 101/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

ACT entre a SECURITAS — Vigilância e Alarmes, S. A. R. L., e outras e a FETESE — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros — Alteração salarial e outras

CAPÍTULO I

Área, âmbito e vigência

Cláusula 1.<sup>a</sup>

(Área e âmbito)

1 — O presente ACT aplica-se em todo o território nacional e obriga por um lado as empresas de vigilância e prevenção subscriutoras e por outro lado os trabalhadores ao seu serviço representados pelas associações sindicais outorgantes.

2 — Nos termos legais, as empresas PROSEGUR — Companhia de Segurança, S. A. R. L., SONASA — Sociedade Nacional de Segurança, L.<sup>da</sup>, TRANSEGUR — Transporte, Valores e Serviços de Segurança, L.<sup>da</sup>, e VISEGUR — Segurança Integrada, L.<sup>da</sup>, aderem ao ACT publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 3, de 22 de Janeiro de 1984, subscrito pela SECURITAS — Vigilância e Alarmes, S. A. R. L., e outros e a FETESE e outros.

CAPÍTULO VI

Retribuição do trabalho

Cláusula 20.<sup>a</sup>

(Remuneração do trabalho)

3 — Os trabalhadores que exerçam funções de caixas ou de empregados de serviços externos têm direito a um abono mensal para falhas no valor de 1800\$, o qual fará parte integrante da retribuição enquanto o trabalhador se mantiver classificado na profissão a que correspondam aquelas funções.

Cláusula 25.<sup>a</sup>

(Deslocações)

3 — Os trabalhadores, quando deslocados em serviço fora do seu local de trabalho ou zona de trabalho, excepto em localidade que coincida parcialmente com a zona de trabalho própria, têm direito aos seguintes abonos:

- Almoço ou jantar — 500\$;
- Dormida com pequeno-almoço — 1500\$;
- Diária completa — 2500\$.

4 — .....

5 — Quando as deslocações se efectuam em veículos do trabalhador, este terá direito a receber da entidade patronal um valor correspondente a 0,28 sobre o preço de 1 litro de gasolina super por cada quilómetro percorrido. A entidade patronal pagará ainda ao trabalhador um seguro de responsabilidade ilimitada contra todos os riscos, incluindo passageiros transportados gratuitamente.

ANEXO II

Remunerações fixas mínimas mensais

Níveis	Categorias profissionais	Remunerações
I	Director de serviços .....	54 000\$00
II	Chefe de serviços .....	48 000\$00
	Chefe de serviços de vendas .....	
III	Chefe de divisão .....	45 000\$00
	Programador de aplicações ou informática .....	
IV	Chefe de secção .....	42 000\$00
	Chefe de vendas .....	
	Guarda-livros .....	
V	Correspondente em línguas estrangeiras	37 000\$00
	Secretário de direcção .....	
	Subchefe de secção .....	
	Escriturário principal .....	
VI	Caixa .....	32 500\$00
	Primeiro-escriturário .....	
	Operador mecanográfico .....	
	Vendedor/consultor de segurança .....	
VII	Segundo-escriturário .....	30 100\$00
	Empregado de serviços externos .....	
	Operador de máquinas de contabilidade	
	Perfurador-verificador ou gravador de dados .....	
	Prospector de vendas .....	
	Recepcionista .....	
VIII	Terceiro-escriturário .....	27 700\$00
	Telefonista .....	
	Operador de telex .....	
IX	Contínuo .....	24 700\$00
X	Estagiário do 2.º ano .....	23 400\$00
	Dactilógrafo do 2.º ano .....	
XI	Estagiário do 1.º ano .....	20 700\$00
	Dactilógrafo do 1.º ano .....	

As presentes alterações produzem efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1985.

Lisboa, 4 de Janeiro de 1985.

Pela SECURITAS — Vigilância e Alarmes, S. A. R. L.:

(Assinatura ilegível.)

Pela Ronda — Serviços e Sistemas de Segurança, L.<sup>da</sup>:

(Assinatura ilegível.)

Pelo Grupo 8 — Vigilância e Prevenção Electrónica, L.<sup>da</sup>:

(Assinatura ilegível.)

Pela PROSEGUR — Companhia de Segurança, S. A. R. L.:

(Assinatura ilegível.)

Pela SONASA — Sociedade Nacional de Segurança, L.<sup>da</sup>:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pela TRANSEGUR — Transporte, Valores e Serviços de Segurança, L.<sup>da</sup>:

(Assinatura ilegível.)

Pela VISEGUR — Segurança Integrada, L.<sup>da</sup>:

(Assinatura ilegível.)

Pela FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços, em representação dos seguintes sindicatos filiados:

SITSE — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços;  
STESDIS — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Serviços do Distrito de Setúbal;  
Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Funchal;

STECA — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;  
Sindicato dos Profissionais de Escritório e Vendas das Ilhas de São Miguel e Santa Maria;

Carlos Manuel Dias Pereira.

Pelo Sindicato dos Técnicos de Vendas:

Carlos Manuel Dias Pereira.

Pelo SITESC — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Serviços e Comércio:

Carlos Manuel Dias Pereira.

Depositado em 6 de Março de 1985, a fl. 15 do livro n.º 4, com o n.º 103/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

## AE entre a CELBI — Celulose Beira Industrial, S. A. R. L., e a Feder. dos Sind. dos Trabalhadores das Ind. Química e Farmacêutica de Portugal e outros — Alteração salarial e outras

### Cláusula 1.<sup>a</sup>

#### (Área e âmbito)

1 — O presente AE obriga, por um lado, a empresa Celulose Beira Industrial (CELBI), S. A. R. L., e, por outro, os trabalhadores que estejam e ou venham a estar ao seu serviço representados pelas organizações sindicais signatárias e cujas categorias profissionais constem do anexo II ao AE publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 10, de 15 de Março de 1984, nos mesmos termos da respectiva cláusula 1.<sup>a</sup>

2 — .....

### Cláusula 2.<sup>a</sup>

#### (Vigência)

A tabela salarial constante do anexo I e as cláusulas de expressão pecuniária produzem efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1985 e vigoram nos termos da cláusula 2.<sup>a</sup> do já mencionado AE.

### Cláusula 42.<sup>a</sup>

#### (Prémio de antiguidade)

Os trabalhadores com mais de 9 anos de antiguidade na empresa receberão mensalmente a importância de 750\$.

### Cláusula 45.<sup>a</sup>

#### (Subsídio de turno)

1 — São devidos os seguintes subsídios de turno aos trabalhadores abrangidos por este acordo que traba-

lhem ou venham a trabalhar em regime de turnos rotativos:

2 turnos — 3 859\$;

3 turnos — 7 443\$.

2 — .....

### Cláusula 46.<sup>a</sup>

#### (Prémio de chamada)

1 — O trabalhador que seja chamado a prestar serviço na fábrica ou em qualquer outro local durante o seu período de descanso diário ou semanal e não faça parte das equipas de prevenção ou, fazendo, não esteja escalado receberá um prémio de 415\$ por chamada, independentemente da remuneração do trabalho extraordinário prestado.

2 — .....

3 — .....

### Cláusula 47.<sup>a</sup>

#### (Remuneração aos trabalhadores em regime de prevenção)

1 — Aos trabalhadores que estiverem integrados em equipas de prevenção será atribuído um prémio fixo no valor de 1221\$ por cada dia de prevenção.

2 — .....

3 — .....

Cláusula 51.<sup>a</sup>

(Subsídio de bombeiros)

1 — Os trabalhadores seleccionados para a brigada de incêndios do serviço de protecção contra incêndios da empresa receberão mensalmente os subsídios seguintes:

Bombeiros — 1635\$;  
Aspirantes — 828\$.

2 — .....

3 — .....

A tabela salarial que constitui o anexo I ao AE publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.<sup>a</sup> série, n.º 10, de 15 de Março de 1984, é substituída pela seguinte:

ANEXO I

Tabela salarial e agrupamento profissional

Grupo	Remuneração mínima
I .....	156 050\$00
II .....	135 600\$00
III .....	115 150\$00
IV .....	101 900\$00
V .....	85 550\$00
VI .....	77 350\$00
VII .....	69 600\$00
VIII .....	61 050\$00
IX .....	55 800\$00
X (1) .....	43 750\$00 + PP
XI .....	49 650\$00
XII .....	44 250\$00
XIII .....	38 550\$00
XIV (2) .....	23 250\$00

(1) Moto-serristas.

(2) Actividades especiais e aprendizagem.

PP — Prémio de produção.

Leirosa, 3 de Janeiro de 1985.

Pela Administração da CELBI:

(Assinatura ilegível.)

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Química e Farmacéutica de Portugal:

José Luís Garcia Bento.

Pela Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal:

José Luís Garcia Bento.

Pela Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores Agrícolas do Sul:

José Luís Garcia Bento.

Pela Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviários e Urbanos:

José Luís Garcia Bento.

Pela Federação Portuguesa dos Sindicatos das Indústrias de Celulose, Papel, Gráfica e Imprensa:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Assalariados Agrícolas do Distrito de Castelo Branco:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Fogueiros de Mar e Terra:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato das Indústrias Eléctricas do Centro:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Operários Agrícolas do Distrito de Santarém:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Trabalhadores Agrícolas e Resineiros do Distrito de Coimbra:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Trabalhadores da Agricultura do Distrito de Leiria:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Distrito de Coimbra:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Leiria:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Santarém:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Madeiras, Mármore e Afins do Distrito de Coimbra:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Hotelaria, Turismo, Restaurantes e Similares do Centro:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Trabalhadores de Serviços de Portaria, Vigilância, Limpeza e Actividades Similares:

José Luís Garcia Bento.

Pelo Sindicato dos Técnicos de Desenho:

(Assinatura ilegível.)

Pela Federação dos Trabalhadores das Indústrias Cerâmica, Extractivas, Energia e Química, em representação de:

Sindicato Democrático da Química:

Mário José Esteves de Oliveira.

Pelo Sindicato dos Empregados Técnicos e Assalariados Agrícolas:

(Assinatura ilegível.)

Pelo Sindicato dos Fogueiros de Terra e da Mestrança e Marinhagem de Máquinas da Marinha Mercante:

Mário José Esteves de Oliveira.

Pelo Sindicato dos Engenheiros do Norte:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo Sindicato dos Enfermeiros do Centro:

(Assinatura ilegível.)

Pelo Sindicato dos Transportes Rodoviários e Afins:

(Assinatura ilegível.)

Pelo Sindicato Nacional dos Técnicos de Instrumentos de Controle Industrial:

José Coutinho da Silva Coelho.

Pela Federação Nacional dos Sindicatos de Quadros, em representação dos seguintes sindicatos:

Sindicato dos Economistas;  
Sindicato dos Engenheiros Técnicos do Norte:

(Assinatura ilegível.)

### Declaração

A Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores das Indústrias Química e Farmacêutica de Portugal, CGTP-IN, representa o seguinte sindicato:

Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Química do Norte.

Lisboa, 9 de Janeiro de 1985. — Pelo Secretariado, (Assinatura ilegível.)

### Declaração

Para os devidos e legais efeitos se declara que a Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal representa os seguintes sindicatos, nela filiados:

- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Aveiro;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Metalúrgicos do Distrito de Castelo Branco;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Metalúrgicos e Ofícios Correlativos do Distrito do Funchal;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito da Guarda;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Leiria;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Lisboa;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito do Porto;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Santarém;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Sul;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica e Metalomecânica do Distrito de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e Metalomecânicas do Distrito de Viseu;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias da Construção Civil, Madeiras, Metalurgia e Metalomecânica de Trás-os-Montes e Alto Douro;
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Mineira do Norte; e
- Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Mineira do Sul.

Por ser verdade, se passou a presente declaração que vai ser assinada e autenticada com o selo branco em uso nesta Federação.

Pela Comissão Executiva do Conselho Nacional, (Assinatura ilegível.)

### Declaração

A Federação dos Sindicatos de Transportes Rodoviários e Urbanos representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários de Aveiro;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Braga;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Coimbra;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Faro;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito da Guarda;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos do Centro;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos do Norte;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários do Sul;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários do Distrito de Vila Real;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários do Distrito de Viana do Castelo;
- Sindicato dos Transportes Rodoviários e Urbanos de Viseu;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários da Região Autónoma da Madeira;
- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários Colectivos do Distrito de Lisboa — TUL.

Pelo Secretariado, (Assinatura ilegível.)

### Declaração

A Federação Portuguesa dos Sindicatos das Indústrias de Celulose, Papel, Gráfica e Imprensa declara para os devidos efeitos que representa os seguintes sindicatos:

- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Celulose, Fabricação e Transformação do Papel, Gráfica e Imprensa do Norte;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Celulose, Fabricação e Transformação do Papel, Gráfica e Imprensa do Centro;
- Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Celulose, Fabricação e Transformação do Papel, Gráfica e Imprensa do Sul e Ilhas.

Lisboa, 4 de Janeiro de 1985. — Pelo Secretariado, (Assinatura ilegível.)

Depositado em 1 de Março de 1985, a fl. 14 do livro n.º 4, com o n.º 92/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C/79.

## CAPÍTULO I

### Âmbito e vigência

#### Cláusula 1.ª

(Âmbito pessoal)

1 — Após a assinatura das partes, a aprovação tutelar e a publicação nos termos da cláusula 2.ª, o presente acordo de empresa (AE) obriga, por um lado, a TAP — Air Portugal, E. P., e, por outro, os tripulantes ao seu serviço representados pelo sindicato outorgante.

2 — Qualquer eventual futuro enquadramento sindical do pessoal actualmente não sindicalizado, ou enquadramento do já sindicalizado em sindicato não outorgante, não poderá afectar os deveres e os direitos consagrados pelo presente AE.

#### Cláusula 2.ª

(Publicação e entrada em vigor)

1 — O presente AE entrará em vigor 5 dias após a sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego*, e substituirá todos os instrumentos colectivos de trabalho anteriores que, naquela data, se apliquem às relações entre a empresa e os tripulantes abrangidos por este AE.

2 — Para efeitos do n.º 1, entende-se por data de publicação a data da distribuição do referido *Boletim*.

#### Cláusula 3.ª

(Vigência e revisão)

1 — O período de vigência deste AE é de 2 anos, sendo a tabela salarial revista anualmente.

2 — A parte que pretenda a revisão deverá apresentar a sua proposta até 90 dias antes do termo de vigência do AE ou da tabela salarial.

3 — Enquanto não entrar em vigor o novo texto, continuará a vigorar aquele que se pretende alterar.

4 — Para os efeitos desta cláusula, considera-se como parte, por um lado, a empresa e, por outro, o sindicato outorgante, sem prejuízo do disposto na lei quanto às empresas públicas.

## CAPÍTULO II

### Direitos, deveres e garantias das partes

#### Cláusula 4.ª

(Deveres gerais da empresa)

São deveres da empresa:

- a) Cumprir integralmente as disposições deste AE e os regulamentos dele emergentes, bem como as leis de trabalho vigentes;

- b) Tratar com urbanidade os tripulantes e, sempre que lhes tiver que fazer alguma observação ou admoestação, fazê-lo de forma a não ferir a sua dignidade;
- c) Exigir das hierarquias a maior correcção no tratamento dos seus subordinados;
- d) Proporcionar aos tripulantes boas condições de trabalho, nomeadamente no que respeita a higiene, segurança e prevenção de doenças;
- e) Manter e dinamizar os serviços de formação profissional adequados à valorização profissional e pessoal dos tripulantes, bem como facilitar-lhes a frequência de estabelecimentos de ensino, nos termos deste acordo e da lei;
- f) Não exigir dos tripulantes trabalhos manifestamente incompatíveis com a sua categoria profissional;
- g) Providenciar para que as suas relações com os tripulantes se processem num clima de mútua confiança;
- h) Passar aos tripulantes que o solicitem, em qualquer altura, no momento e ainda após a cessação do contrato de trabalho, seja qual for o motivo desta, certificado donde constem a antiguidade e funções ou cargos desempenhados, bem como o grau de qualificação profissional obtido em cursos de especialização frequentados na empresa;
- i) Facultar a consulta dos processos individuais, sempre que o respectivo tripulante o solicitar;
- j) Não pôr obstáculos à prática, nos locais de trabalho, de actos de âmbito sindical e de controle de gestão, nos termos da lei;
- k) Fornecer ao sindicato todos os elementos a que tem direito, nos termos da lei.

#### Cláusula 5.ª

(Deveres específicos)

São deveres específicos para com os tripulantes:

- a) Garantir a realização pessoal e profissional do tripulante, enquanto trabalhador altamente especializado, nomeadamente criando condições adequadas ao desenvolvimento correcto da sua carreira e salvaguardando o prestígio e a dignidade das suas funções;
- b) Reconhecer e apoiar, na medida correspondente à responsabilidade das respectivas funções, a posição hierárquica de cada tripulante no âmbito das tripulações e da empresa e dar pronto andamento às sugestões de serviço pelo mesmo emitidas;
- c) Controlar a validade de licenças de voo, passaportes, vistos e vacinas, ou quaisquer outros documentos necessários ao desempenho das funções dos tripulantes, avisando-os com antecedência bastante da sua caducidade e dando-lhes as facilidades necessárias para que os mesmos possam ser atempadamente renovados, nomeadamente procedendo à marcação das diligências respectivas em dias livres de serviço (exclusão de férias e folgas);

- d) Suportar os encargos com a documentação referida na alínea anterior;
- e) Respeitar a vida pessoal e familiar dos tripulantes, nomeadamente pela adequada organização de escalas de serviço e assistência e pelo cumprimento rigoroso das normas referentes à duração do trabalho;
- f) Distribuir aos tripulantes os manuais, devidamente actualizados, necessários ao desempenho perfeito de cada uma das suas funções;
- g) Assegurar, nas escalas externas, transporte aos tripulantes entre os hotéis e o aeroporto, sendo o transporte na base objecto de regulamentação própria;
- h) Comunicar ao comandante de serviço a existência a bordo de tripulantes em serviço de inspecção.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

[Procedimentos relativos às alíneas a) e b) da cláusula 5.ª]

Tendo em vista a efectivação do disposto nas alíneas a) e b) da cláusula anterior, a empresa, com base no relatório de voo da responsabilidade do comandante, obriga-se a:

- a) Veicular, no mais curto prazo, para os serviços competentes, as participações constantes dos relatórios do comandante, do supervisor de cabina ou do chefe de cabina, para imediato esclarecimento dos factos ou situações neles referidos com influência na segurança e qualidade de serviço;
- b) Dar conhecimento ao comandante e ou ao supervisor de cabina ou ao chefe de cabina, uma vez concluída a averiguação, dos esclarecimentos obtidos nos termos da alínea a);
- c) Promover pronta averiguação, mediante procedimento adequado, dos factos e situações referidos nos relatórios que influam negativamente na segurança e qualidade de serviço e de que não tenha sido obtido esclarecimento conclusivo dos serviços competentes;
- d) Instaurar, com a máxima brevidade, procedimento disciplinar aos tripulantes relativamente aos quais sejam mencionados, nos relatórios atrás referidos, infracções às normas sobre a conduta daqueles em serviço;
- e) Proceder do mesmo modo relativamente aos restantes trabalhadores que, após a averiguação referida na alínea c), se mostre serem responsáveis pelas anomalias verificadas.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

(Deveres gerais dos tripulantes)

São deveres dos tripulantes:

- a) Cumprir integralmente as disposições deste AE e os regulamentos dele emergentes, bem como as leis de trabalho vigentes;
- b) Respeitar e fazer-se respeitar no local de trabalho, tratando com urbanidade e lealdade a empresa, os colegas de trabalho e as demais pessoas, público e autoridades, que estejam ou entrem em relações com a empresa;

- c) Desempenhar com pontualidade e eficiência o serviço que lhe seja confiado;
- d) 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;
- e) Cumprir as ordens e directrizes da empresa emitidas dentro dos limites dos respectivos poderes de direcção definidos neste AE e na lei, em tudo o que não se mostrar contrário aos seus direitos e garantias;
- f) Executar os serviços que lhe forem confiados de harmonia com as suas aptidões e categoria profissional;
- g) Comparecer ao serviço com pontualidade e assiduidade;
- h) Cumprir e fazer cumprir normas de higiene e segurança no trabalho;
- i) Guardar lealdade à empresa e segredo profissional sobre todos os assuntos que não esteja autorizado a revelar;
- j) Não participar, directa ou indirectamente, em quaisquer negócios com entidades com as quais a empresa mantenha relações comerciais;
- k) Participar aos superiores hierárquicos os acidentes e ocorrências anormais que se tenham verificado no serviço;
- l) Promover ou executar todos os actos tendentes à melhoria da produtividade da empresa;
- m) Informar com verdade, isenção e espírito de justiça, a respeito dos seus subordinados.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

(Deveres específicos)

São deveres específicos dos tripulantes:

- a) Usar, durante o exercício das suas funções, da máxima diligência no sentido da protecção das vidas e bens que a empresa lhes confia;
- b) Velar pela salvaguarda do prestígio interno e internacional da empresa;
- c) Adoptar os procedimentos mais adequados à defesa dos interesses da empresa, na medida em que não contrariem os seus direitos e garantias como trabalhadores e, especificamente, como tripulantes;
- d) Dedicar toda a sua actividade de tripulante à empresa, abstendo-se de exercer por conta própria ou em benefício de outra empresa, salvo com o acordo daquela;
- e) Manter o nível de formação profissional à altura das missões que lhe correspondem nos termos deste AE e das normas operacionais, nomeadamente submetendo-se a verificações, cursos, refrescamentos e inspecções;
- f) Manter actualizadas as licenças de voo, qualificações e demais documentação necessária ao normal desempenho das suas funções;
- g) Manter um regime de vida adequado às exigências da profissão, cumprindo as normas estabelecidas pela empresa dentro do seu poder regulamentar e todas as demais disposi-

ções resultantes de normas internacionais ou de directivas das entidades oficiais competentes;

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

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

(Garantias dos tripulantes)

1 — É proibido à empresa:

- a) Opor-se por qualquer forma a que o tripulante exerça os seus direitos, bem como despedi-lo ou aplicar-lhe sanções por causa desse exercício;
- b) Exercer pressão sobre o tripulante para que actue no sentido de influir desfavoravelmente nas condições de trabalho;
- c) Diminuir a retribuição do tripulante;
- d) Baixar a categoria do tripulante, salvo se aceite por este e cumpridas as formalidades legais;
- e) Transferir qualquer tripulante em contravenção com o que sobre essa matéria esteja em vigor;
- f) Obrigar o tripulante a adquirir bens ou a utilizar serviços fornecidos pela empresa ou por entidade por ela indicada;
- g) Explorar, com fins lucrativos, quaisquer cantinas, economatos ou outros estabelecimentos directamente relacionados com o trabalho para fornecimento de bens ou prestação de serviços aos tripulantes;
- h) Despedir e readmitir o tripulante, mesmo com o seu acordo, havendo o propósito de o prejudicar nos direitos e regalias decorrentes da antiguidade.

2 — A prática, pela empresa, de qualquer acto em contravenção do disposto no número anterior considera-se ilícita e constitui justa causa de rescisão por parte do tripulante, com as consequências previstas neste AE ou na lei, se mais favorável.

3 — Constitui ainda violação das leis de trabalho, e como tal será punida, a prática dos actos previstos no n.º 1 desta cláusula.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

(Prescrição de créditos)

1 — Todos os créditos resultantes deste AE e da sua violação ou cessação, quer pertencentes à empresa, quer ao tripulante, extinguem-se por prescrição, decorrido 1 ano a partir do dia seguinte àquele em que cessar o respectivo contrato de trabalho.

2 — Os créditos resultantes de indemnizações por falta de férias, pela aplicação de sanções abusivas ou pela realização de trabalho extraordinário, vencidos há mais de 5 anos, só podem, todavia, ser providos por documento idóneo.

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

(Actividade sindical na empresa)

1 — Os tripulantes e o sindicato têm direito a desenvolver actividade sindical na empresa, nomeadamente através de delegados sindicais.

2 — Os delegados sindicais têm o direito de distribuir na empresa ou afixar em local apropriado, para o efeito reservado pela empresa, textos, comunicações ou informações relacionados com o interesse sócio-profissional dos tripulantes.

3 — Em tudo o demais respeitante a esta matéria, aplicar-se-ão as normas e os princípios consignados no Decreto-Lei n.º 215-B/75, de 30 de Abril.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

(Desconto da quota sindical)

A empresa procederá ao desconto da quota sindical no vencimento mensal de cada tripulante, mediante declaração escrita deste, procedendo à sua liquidação ao sindicato até ao dia 12 do mês seguinte àquele a que disser respeito.

### CAPÍTULO III

#### Carreira profissional

##### SECÇÃO I

Categorias profissionais, funções e antiguidades

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

(Carreira profissional e categorias)

A carreira profissional e as categorias dos tripulantes de cabina são as constantes do regulamento anexo.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>-A

(Criação e extinção de categorias e funções)

A pedido das entidades outorgantes, poderão ser criadas novas categorias profissionais ou extintas categorias existentes, que se considerarão parte integrante deste AE, 5 dias após a sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego*, data a partir da qual se produzirão os respectivos efeitos.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>-B

(Verificador, instrutor e monitor)

1 — As funções de verificador, instrutor e monitor, no âmbito dos aspectos técnicos relacionados com as funções do PNC, são exercidas por tripulantes de cabina, que irão preencher os respectivos cargos desde que reúnam qualificações e condições profissionais para o efeito.

2 — As funções referidas no número anterior são exercidas concomitantemente com as que são inerentes



às categorias profissionais dos tripulantes de cabina, não constituindo categorias profissionais integradas na carreira profissional dos mesmos.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### (Funções)

1 — A descrição de funções correspondentes às várias categorias dos tripulantes de cabina é a constante do regulamento referido na cláusula 13.<sup>a</sup>

2 — As qualificações técnicas necessárias para cada uma das funções serão as estabelecidas pela empresa e sindicato outorgantes, cumpridas as disposições legais aplicáveis.

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

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### (Exercício efectivo de função)

1 — Para efeitos de promoção, o exercício efectivo de função é contado por anuidades, sendo necessária a realização de 75% da média ponderada anual de horas de voo do(s) equipamento(s) em que o tripulante preste serviço.

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

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

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

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

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

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### (Quadros de pessoal)

1 — A empresa remeterá ao sindicato, no prazo legal, cópia do mapa de pessoal que, por lei, esteja obrigada a enviar ao Ministério do Trabalho e Segurança Social, afixando nos locais de trabalho e pelo período de 45 dias uma outra cópia, para efeitos de reclamação por qualquer tripulante.

2 — Não existindo a disposição legal referida, a empresa remeterá ao Sindicato, e no decorrer do primeiro trimestre de cada ano, relação nominal dos seus tripulantes, contendo os seguintes elementos individuais:

Nome;  
Número TAP;  
Categoria profissional;  
Datas de admissão e da última evolução salarial;  
Retribuição mensal;  
Antiguidade de serviço do PN.

3 — Se, após o envio dos mapas referidos nos números anteriores, entrar em vigor novo instrumento de regulamentação colectiva de trabalho, será obrigatório o envio de novo mapa, até ao dia 30 do mês seguinte ao primeiro mês completo da sua vigência.

## SECÇÃO II

### Admissão e acessos

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### (Processo de admissão)

1 — Os candidatos à admissão para tripulantes deverão ser aprovados nos exames que forem exigidos pela empresa e organismo oficial competente.

2 — Na selecção e admissão dos candidatos serão observados os critérios de preferência estabelecidos na cláusula 21.<sup>a</sup>

3 — O Sindicato disporá do prazo de 15 dias para consulta dos processos de admissão, findo o qual, se não houver contestação fundamentada da regularidade daquele processo nos termos desta cláusula, os resultados serão publicados como definitivos.

4 — As admissões para o quadro de PNC serão feitas pelo primeiro escalão de acesso na carreira profissional do PNC, nos termos do regulamento anexo.

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### (Preenchimento de vagas para piloto)

1 — O preenchimento das vagas para piloto é feito, necessariamente, de entre os técnicos de voo da empresa que disponham, à data da entrada em vigor do presente AE, de licença de piloto comercial ou superior, reconhecida pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil e que obtenham aprovação no respectivo curso de qualificação para a profissão.

2 — O disposto no número anterior é ainda aplicável aos técnicos de voo que venham a obter a referida licença, mas a empresa reservará 50% das vagas a preencher para outros candidatos, se os tripulantes em causa não obedecerem aos requisitos etários fixados.

3 — No recrutamento desses candidatos, efectuado nos termos da parte final do número anterior, será dada prioridade aos candidatos oriundos do quadro de PNC.

## Cláusula 21.<sup>a</sup>

### (Condições preferenciais)

1 — No recrutamento dos candidatos a tripulantes técnicos, a empresa observará a seguinte ordem de prioridades:

a) Candidatos com experiência para a profissão de piloto:

- 1.º Trabalhadores da empresa possuidores de licença de piloto comercial ou superior, reconhecida pela DGAC;
- 2.º Candidatos do exterior, possuidores da mesma licença, que já tenham sido considerados aptos em concursos exteriores;
- 3.º Outros candidatos do exterior possuidores da mesma licença.

b) Candidatos *ab initio* para a profissão de piloto:

- 1.º Técnicos de voo (cláusula 20.<sup>a</sup>);
- 2.º Instrutores de simulador e tripulantes de cabina;
- 3.º Outros trabalhadores da empresa;
- 4.º Candidatos do exterior.

2 — No recrutamento dos candidatos a tripulantes de cabina, a empresa observará a seguinte ordem de prioridades:

- 1.º Trabalhadores da empresa;
- 2.º Candidatos do exterior.

3 — Será chamado às provas de selecção o número de candidatos necessário e suficiente para o preenchimento das vagas.

4 — Os candidatos que já sejam trabalhadores da empresa manterão a respectiva retribuição fixa durante o período de exame, aprendizagem ou estágio, excepto se a retribuição atribuída aos candidatos do exterior for superior, caso em que será esta a auferida.

5 — Os candidatos referidos no número anterior manterão ainda:

- a) A antiguidade de companhia;
- b) A categoria e funções anteriores, se não obtiverem aprovação nas provas de admissão.

## Cláusula 22.<sup>a</sup>

### (Recrutamento externo)

Quando pretenda admitir do exterior tripulantes para preenchimento de vagas, deverá a empresa informar previamente o sindicato outorgante, a fim de que este possa dar conhecimento aos seus associados de que estão abertas inscrições na empresa para admissão de pessoal.

## Cláusula 23.<sup>a</sup>-A

### (Contratos a prazo)

1 — Os contratos a prazo a celebrar pela empresa ficam sujeitos ao respectivo regime legal, ao disposto na presente cláusula e neste AE para os contratos a prazo, em tudo quanto lhes for aplicável.

2 — A empresa só poderá celebrar contratos a prazo para fazer face a situações especiais, que envolvam necessidade de prestação de trabalho temporário, nomeadamente resultantes de períodos de ponta ou de impedimentos prolongados.

3 — É vedado à empresa celebrar contratos a prazo quando estes se destinem a suprir deficiências do normal funcionamento dos serviços, resultantes do não preenchimento de vagas existentes nos respectivos quadros orgânicos.

4 — Os contratos a prazo apenas poderão ser sucessivamente renovados até ao máximo de 18 meses, passando a ser considerados, depois daquele limite, como contratos sem prazo, contando-se a antiguidade desde a data do início do contrato.

5 — A estipulação do prazo será nula, se tiver por fim iludir as disposições legais e convencionais que regulam o contrato sem prazo.

6 — Os contratos a prazo deverão constar de documento escrito e assinado pelas partes interessadas, conter a identificação dos contraentes, categoria profissional e remuneração de trabalho, local da sua prestação, data do início e termo de vigência.

7 — No caso de contratos para vigorarem por prazo inferior a 6 meses, deles deverão constar as circunstâncias especiais que determinam a sua celebração.

8 — Os contratos deverão ser elaborados em triplicado, cabendo um exemplar à empresa, outro ao tripulante e outro à CT.

9 — A inobservância do disposto no n.º 6 transforma o contrato a prazo em contrato sem prazo.

10 — Os contratos caducam no termo do prazo acordado, desde que a empresa comunique aos tripulantes, até 8 dias antes do prazo expirar, por forma escrita, a vontade de os não renovar.

11 — Salvo durante o período experimental, ou quando exista justa causa de rescisão, é vedado à empresa substituir um tripulante contratado a prazo por outro também contratado a prazo, desde que se mantenham as condições que determinaram a celebração do primeiro contrato.

12 — Os quadros orgânicos serão obrigatoriamente alterados tendo em vista a sua compatibilização com as novas realidades quando se verifique o recurso a contratos a prazo num dado serviço por período superior a 18 meses.

## Cláusula 24.<sup>a</sup>

### (Período de preparação)

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

2 — A permanência nesta situação só pode ser mantida pelos períodos máximos a seguir mencionados, findos os quais os instruendos, conforme os cursos para

que tenham sido directamente admitidos, passarão a auferir a retribuição correspondente à categoria a que se destinam:

- a) Cursos *ab initio* de PNT — 18 meses;
- b) Cursos gerais de PNT — 12 meses;
- c) Cursos de qualificação de PNT — 6 meses;
- d) Cursos gerais de PNC — 4 meses.

3 — Os candidatos do exterior serão considerados trabalhadores da empresa logo que concluídos com aproveitamento os cursos a que se refere o número anterior, passando a auferir a retribuição correspondente à categoria a que se destinam.

4 — Como compensação pelos encargos suportados pela empresa com a sua formação profissional, os instruídos obrigam-se a prestar à empresa, uma vez qualificados, a sua actividade profissional durante 2 anos, podendo desobrigar-se mediante a restituição das importâncias despendidas com a sua preparação. Se a desobrigação se verificar após a prestação de 1 ano de serviço, a importância a restituir será reduzida proporcionalmente ao tempo de serviço prestado.

5 — O período de experiência dos tripulantes técnicos cessa com a largada em linha no equipamento de acesso. O período de experiência do PNC que se inicia com o primeiro voo de largada é de 3 meses.

6 — Caso durante o período de experiência a empresa dispense o tripulante:

- a) Regressará à anterior profissão/categoria, se for empregado da empresa, mantendo a sua posição de escalonamento;
- b) Não será admitido na empresa, se for candidato do exterior.

#### Cláusula 26.<sup>a</sup>

##### (Promoções sujeitas a avaliação)

1 — As nomeações para frequência de cursos de primeiro comando, S/C ou C/C fazem-se em resultado do processo de avaliação a que alude a cláusula seguinte.

2 — Só participarão neste processo de avaliação os tripulantes que satisfaçam as condições e experiência profissional mínima estabelecidas nos respectivos regulamentos.

3 — As vagas existentes serão preenchidas pelos candidatos aprovados, por escalonamento na categoria.

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

5 — Se a vaga surgir mais de 2 anos após a aprovação, a empresa, em caso de dúvida, poderá submeter o candidato a novo processo, devendo informá-lo das razões dessa decisão.

#### Cláusula 27.<sup>a</sup>

##### (Processos de avaliação)

1 — Considera-se processo de avaliação a verificação, por uma comissão de avaliação, dos requisitos ne-

cessários à definição de aptidão para o desempenho das funções inerentes às categorias de comandante, supervisor de cabina e chefe de cabina.

2 — A nomeação dos elementos que constituirão a comissão de avaliação é da exclusiva competência da empresa, dentro de um quadro de profissionais competentes nas respectivas matérias, não podendo esta nomeação recair sobre dirigentes ou delegados sindicais, mas o sindicato far-se-á representar como observador.

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

##### A) Para comandante:

- a) Informação das verificações em linha, base e simulador dos últimos 2 anos;
- b) A informação dada pelo chefe de divisão a que o tripulante pertence ou, no caso de ter transitado de tipo de avião há menos de 1 ano, da divisão a que pertencia, para efeitos exclusivos desta avaliação;
- c) A informação dada pelos verificadores da divisão e relacionada com a consequente função de comando;
- d) As informações dadas pelos comandantes que tenham voado com os avaliados nos últimos 2 anos, quando solicitadas pela respectiva divisão.

##### B) Para chefe de cabina e supervisor de cabina:

- a) As verificações dos últimos 2 anos;
- b) As informações dos chefes de cabina ou supervisores de cabina;
- c) Assiduidade e passado disciplinar nos últimos 2 anos;
- d) Compete ao chefe de divisão do voo reunir e organizar os elementos referidos no número anterior, para efeitos da sua apresentação à comissão de avaliação.

4 — A empresa poderá adicionar outros elementos ao processo de avaliação, desde que divulgados até 31 de Dezembro anterior ao ano civil em que terão aplicação, deles dando conhecimento ao sindicato.

#### Cláusula 28.<sup>a</sup>

##### (Resultado do processo de avaliação)

1 — A comissão de avaliação comunicará individualmente aos avaliados e ao sindicato, até 15 dias após o encerramento dos respectivos processos e através de documento escrito, o resultado do processo de avaliação.

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

#### Cláusula 29.<sup>a</sup>

##### (Reclamações)

1 — Os tripulantes que considerem haver vício ou erro lesivo dos seus interesses poderão reclamar para a comissão de avaliação no prazo de 15 dias, a contar da data em que a informação chegou ao seu conhecimento, notificando o sindicato.

2 — A comissão de avaliação decidirá no prazo de 30 dias as reclamações apresentadas.

3 — A não comunicação do resultado do julgamento da reclamação nos 10 dias seguintes ao prazo previsto no n.º 2 implica, para todos os efeitos, o atendimento da reclamação.

#### Cláusula 31.<sup>a</sup>

##### (Factores de condicionamento)

1 — Consideram-se factores de condicionamento para qualquer acesso hierárquico ou progressão técnica:

- a) Falta de aproveitamento em qualquer progressão técnica há menos de 18 meses;
- b) Razões médicas fundamentais;
- c) Idade superior a 55 anos para pilotos e técnicos de voo, a 60 para PNC masculino e a 57 para PNC feminino.

2 — Os padrões requeridos para a verificação das razões referidas na alínea b) do número anterior serão os recomendados pela ICAO.

3 — As nomeações para a progressão técnica levarão em linha de conta, na medida do possível, o desejo do tripulante, quando manifestado por escrito, sob a forma de opção, sem prejuízo de opção posterior, nos termos da cláusula seguinte.

#### Cláusula 32.<sup>a</sup>

##### (Renúncia à progressão técnica)

1 — Se um tripulante renunciar à progressão técnica, permanecendo, em consequência de tal facto, no tipo de equipamento para que estava qualificado, não poderá, antes que sejam decorridos 12 meses desde a data da renúncia, solicitar a progressão técnica a que havia renunciado.

2 — Na situação prevista na parte final do número anterior a progressão técnica será facultada no primeiro curso que se realizar após o prazo acima referido.

#### Cláusula 33.<sup>a</sup>

##### (Impedimento às promoções ou à progressão técnica)

1 — Os impedimentos às promoções ou à progressão técnica por razões a que se refere o n.º 1 da alínea b) da cláusula 31.<sup>a</sup> não privam o tripulante do direito de ocupar o seu lugar na primeira oportunidade subsequente, desde que tenham desaparecido os motivos que deram lugar ao impedimento.

2 — Não constitui impedimento à promoção ou à progressão técnica a limitação que resultar de a empresa não ter facultado ao tripulante o treino ou os conhecimentos necessários em tempo oportuno.

#### Cláusula 34.<sup>a</sup>

##### (Limites máximos ao exercício do serviço de voo)

Aplica-se aos técnicos de voo o limite de idade que esteja oficialmente fixado para a profissão de piloto.

#### Cláusula 35.<sup>a</sup>

##### (Transferências)

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

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

3 — A empresa comunicará por escrito ao sindicato, no prazo de 15 dias após a aceitação, a transferência para serviço em terra de qualquer tripulante, devendo especificar o carácter da mesma.

### CAPÍTULO IV

#### Prestação do trabalho

##### SECÇÃO I

##### Generalidades

#### Cláusula 37.<sup>a</sup>

##### (Actividade dos tripulantes)

O tripulante deve exercer uma actividade correspondente às suas aptidões e categoria profissional.

#### Cláusula 38.<sup>a</sup>

##### (Agregado familiar)

Aos tripulantes abrangidos por este AE cujos familiares sejam trabalhadores da empresa será concedida prestação de trabalho e período de folga semanal a horas e dias afins, sempre que dessa concessão não resultem prejuízos manifestos para o serviço.

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### (Tripulantes em regime de estudo)

1 — Os tripulantes em regime de estudo em cursos oficiais ou equivalentes terão durante o ano lectivo um horário ajustado às suas necessidades escolares, na medida em que o serviço o permita. Os tripulantes a quem seja concedida esta facilidade manterão todas as regalias previstas neste AE.

2 — Todos os casos de eventual indeferimento deverão ser suficientemente fundamentados pela empresa.

3 — O tripulante, desde que o solicite com uma antecedência mínima de 3 dias, será dispensado da prestação do trabalho normal, sem perda de retribuição, em casos de comparência a exames a horas coincidentes com o seu horário de trabalho, sendo dispensada, contudo, a antecedência mínima atrás referida em todos os casos de excepção, desde que suficientemente fundamentados e documentados pelo tripulante.

#### Cláusula 40.<sup>a</sup>

##### (Utilização de tripulantes)

1 — O disposto no presente AE é aplicável exclusivamente à utilização dos tripulantes em aviões da empresa ou que se encontrem à sua disposição.

2 — A nomeação de tripulantes para serviços de voo extra *crew* ou de posicionamento em aviões que não pertençam a companhias IATA carece do acordo prévio do Sindicato ou, se este não puder ser obtido em tempo útil, do comandante ou do tripulante com posição hierárquica superior, nos termos da cláusula 43.<sup>a</sup>

#### Cláusula 41.<sup>a</sup>

##### (Definições)

Para efeitos deste AE, considera-se:

- 1) *Dia*. — Período de 24 horas consecutivas;
- 2) *Semana*. — Período de 7 dias consecutivos;
- 3) *Mês*. — Período de 30 dias consecutivos;
- 4) *Trimestre*. — Período de 3 meses consecutivos;
- 5) *Semestre*. — Período de 6 meses consecutivos;
- 6) *Ano*. — Período de 12 meses consecutivos;
- 7) *Período nocturno*. — Período compreendido entre as 19 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte (TMG);
- 8) *Período diurno*. — Período compreendido entre as 6 horas e as 19 horas (TMG);
- 9) *Base*. — Local onde se encontra domiciliada a empresa e no qual normalmente programa os serviços de voo;
- 10) *Base operacional*. — Local diferente da sede da empresa que serve de base a uma operação em regime de destacamento ou outro;
- 11) *Residência*. — Lugar onde o tripulante se encontra em regime de domicílio permanente;
- 12) *Tempo de trabalho*. — Período de tempo durante o qual o tripulante está ao dispor da empresa com o propósito de executar ou executando qualquer serviço de voo ou a desempenhar outras funções, no âmbito da sua competência profissional;
- 13) *Apresentação*. — Hora a que o tripulante se apresenta para dar início a um serviço de voo ou qualquer outro para que tenha sido nomeado ou convocado;
- 14) *Serviço de voo*. — Período de tempo desde a apresentação de um tripulante no aeroporto para executar um voo ou séries de voo, sem período de repouso intermédio, até 30 minutos depois do momento de imobilização da aeronave, uma vez completado o último daqueles;
- 15) *Tempo de voo*. — Período de tempo decorrido entre o momento em que o avião, preparado para o voo, começa a mover-se com vista a uma descolagem e aquele em que se imobiliza com paragem dos motores;
- 16) *Etapa*. — Trajecto entre uma descolagem e a aterragem subsequente, sempre que não se efectue no mesmo aeródromo;
- 17) *Voos com limitações técnicas*. — Os voos em que, por deficiências técnicas, não é permitido transportar carga ou passageiros (voos *ferry*);

- 18) *Voos de instrução*. — Voos destinados a instrução de tripulantes nas diversas funções previstas na regulamentação em vigor;
- 19) *Voos de verificação*. — Voos que, por imposição legal ou regulamentar, se destinam a avaliar a competência, capacidade ou proficiência dos tripulantes;
- 20) *Voos 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;
- 21) *Actividade no solo*. — A que é inerente às funções atribuídas ao tripulante, nomeadamente instruções, cursos, refrescamentos, qualquer tipo de treino profissional e simuladores de voo;
- 22) *Serviço de assistência*. — Período de tempo de trabalho durante o qual o tripulante para o efeito escalado permanece à disposição da empresa com vista a efectuar qualquer serviço de voo ou de simulador que eventualmente surja e para o qual se encontre qualificado, dentro das atribuições correspondentes à sua categoria profissional;
- 23) *Reserva para serviço de voo*. — Período de tempo de trabalho durante o qual o tripulante permanece à disposição da empresa com vista a efectuar qualquer serviço de voo, na sequência de atraso, cancelamento ou mudança de equipamento;
- 24) *Dia livre de serviço*. — Aquele em que o tripulante não se encontra escalado para qualquer serviço de voo, de assistência, de simulador, de actividade no solo, de folga, nem de repouso;
- 25) *Destacamento*. — Situação em que o tripulante se encontra fora da base, por necessidade da empresa, em regime de permanência por tempo não inferior a 10 dias nem superior a 1 mês;
- 26) *Dias úteis*. — Dias civis que não coincidam com os dias de descanso semanal nem com os feriados constantes deste AE.

#### Cláusula 42.<sup>a</sup>

##### (Tripulação mínima de segurança)

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

#### Cláusula 43.<sup>a</sup>

##### (Hierarquia em serviço de voo)

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

- a) Comandante;
- b) Co-piloto;
- c) Técnico de voo;
- d) Supervisor de cabina;
- e) Chefe de cabina;
- f) Comissário/assistente de bordo.

2 — Sempre que a bordo exista mais que um tripulante com a mesma categoria, respeitar-se-á o escalonamento na categoria.

## SECÇÃO II

### Duração do trabalho

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

(Limites de serviço de voo do pessoal navegante técnico)

1 — Os limites máximos de serviço de voo são os que constam do quadro seguinte:

Composição trip. mínima	Per. serv. de voo
A) 1 piloto.....	10 horas.
B) 1 piloto e outros.....	11 horas.
C) 2 pilotos.....	11 horas.
D) 2 pilotos e outros.....	13 horas e 30 minutos.

2 — No caso de o período de serviço de voo compreender, no todo ou em parte, o período das 23 horas às 7 horas, o máximo previsto no número anterior será diminuído de uma hora.

3 — Por cada aterragem além da segunda e até à sexta, inclusive, os máximos de período de serviço de voo são diminuídos de 30 e 15 minutos para aviões de reacção e de hélice, respectivamente.

4 — A diminuição dos máximos de período de serviço de voo prevista no número anterior é, para os casos da sétima aterragem e seguintes, de 60 e 30 minutos.

5 — Para as tripulações de aviões com peso máximo inferior a 22 000 kg, os períodos de repouso intercalares contam a 50% para efeitos dos máximos e limites estabelecidos na presente cláusula.

6 — Os máximos de período de serviço de voo constantes do n.º 1 para as tripulações C e D, serão aumentados sempre que a tripulação mínima seja reforçada nos seguintes termos:

Mais 1 comandante — 1 hora;  
Mais 1 comandante e técnico de voo — 2 horas;  
Mais 100% da tripulação técnica — 4 horas.

7 — O limite máximo de serviço de voo de instrução é de 8 horas e de 5 horas o tempo de voo.

8 — O comandante poderá alargar para os limites estabelecidos na lei o período de serviço de voo, sempre que tal se mostre necessário à realização do serviço de voo.

9 — O tripulante não poderá iniciar um período de serviço de voo compreendido, no todo ou em parte, entre as 23 horas e as 7 horas se na noite anterior não tiver gozado um período nocturno de repouso.

#### Cláusula 47.<sup>a</sup>

[Tripulante na situação de passageiro ou extratripulação (extra crew)]

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

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

#### Cláusula 48.<sup>a</sup>

(Escala de serviço)

1 — As escalas de serviço serão mensais, distribuídas individualmente na sua totalidade por equipamento e afixadas num local conveniente com a antecedência mínima de 7 dias.

2 — Sempre que necessidades de serviço imponham alterações às escalas mensais, estas serão divulgadas através de escalas semanais a afixar no mesmo local das referidas no número anterior com a antecedência mínima de 3 dias.

3 — Das escalas de serviço e suas alterações deverá constar a rota, destino e horário dos serviços de voo e simulador, bem como o nome dos tripulantes.

4 — A hora de transporte dos tripulantes para os serviços de voo deverá ser publicada juntamente com as escalas semanais.

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

6 — Conjuntamente com as escalas mensais será distribuído o mapa mensal do último mês realizado, com a indicação dos desvios verificados em relação ao planeado.

7 — A empresa procurará assegurar no mais curto espaço de tempo um sistema adequado de planeamento nas escalas de serviço dos tripulantes, nomeadamente através de sistemas automáticos ou computadorizados.

#### Cláusula 50.<sup>a</sup>

(Anulação de nomeações)

1 — No caso de anulação de nomeação para serviço de voo, a empresa pode dispor do tripulante para executar quaisquer outros serviços de voo, desde que seja colocado em situação de reserva ou nomeado de imediato para outro serviço de voo.

2 — Salvo acordo prévio do tripulante, o novo serviço de voo para que o tripulante seja nomeado nos termos do n.º 1 não poderá ser de longo curso, nem exceder em 3 horas o termo do serviço de voo inicialmente programado, se este for de médio curso.

#### Cláusula 51.<sup>a</sup>

##### (Situação de reserva)

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

2 — A duração da reserva não poderá, em caso algum, ser superior ao menor dos dois valores: 6 horas ou aduração do serviço de voo de que foi desnomeado.

3 — No caso de utilização em voos de médio curso de tripulantes em situação de reserva, o tempo desta conta a 50% para os efeitos dos limites do serviço de voo respectivo.

4 — O período de reserva conta-se a 33% para os limites de tempo de trabalho semanal e mensal.

#### Cláusula 52.<sup>a</sup>

##### (Alterações após a apresentação)

1 — Após a apresentação, a alteração da nomeação de um tripulante para serviço de voo só poderá ser feita desde que, cumulativamente, se verifiquem as seguintes condições:

- a) Não envolva escalamento de aeroportos com condições climatéricas significativamente diferentes;
- b) Sendo a apresentação para realizar um serviço de médio curso, a alteração não conduza à nomeação para um serviço de longo curso ou um de médio curso que envolva *night-stop* ou estadia superior a 24 horas (se o voo programado a não previa);
- c) Seja comunicada ao tripulante antes do início da primeira etapa do novo serviço.

2 — Para os efeitos previstos no número anterior, as zonas climatéricas e o tipo de voo definem-se nos termos seguintes:

- a) Condições climatéricas (período de Inverno IATA):

Zona I — Europa e África a norte do Trópico de Câncer;

Zona II — América do Norte;

Zona III — América do Sul, Central e África a sul do Trópico de Câncer;

- b) Tipo de voo:

Voo de longo curso — todo o serviço de voo iniciado e ou terminado na base que, quando programado com tripulação simples, exija baseamento fora da Europa e África a norte do Trópico de Câncer.

Voo de médio curso — todo o serviço de voo não abrangido pela definição de voos de longo curso.

#### Cláusula 54.<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;

Dia 1 de Janeiro — 10;

Domingo de Páscoa — 15.

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

- a) A valorização obtida com a aplicação dos valores fixados no número anterior determinará a ordenação dos tripulantes nas diversas categorias;
- b) A ordenação será feita por ordem crescente de pontuação;
- c) Em caso de igualdade de pontuação, será beneficiado o tripulante de maior antiguidade no escalonamento na categoria;
- d) Aos trabalhadores que ingressarem no quadro do pessoal navegante ou aos tripulantes que mudarem de categoria será atribuída a pontuação do elemento de menor pontuação;
- e) Aos tripulantes do mesmo agregado familiar serão atribuídos serviços afins quando o declararem desejar, caso em que lhes será atribuída a pontuação menos elevada.

3 — As regras estabelecidas na presente cláusula não prejudicam a possibilidade de os tripulantes, caso não haja inconveniente para o serviço, trocarem entre si os respectivos serviços de voo, ficando, todavia, com a pontuação do serviço que lhes foi atribuída antes da troca.

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

5 — O disposto na presente cláusula não se aplica nas noites de 24 para 25 de Dezembro e de 31 para 1 de Janeiro, que serão objecto de uma escala corrida.

6 — A escala corrida a que se refere o número anterior faz-se por ordem crescente de escalonamento na categoria.

#### Cláusula 55.<sup>a</sup>

##### (Refeições e transportes)

1 — O regime de refeições dos tripulantes durante a prestação de serviço, tanto em terra como a bordo, será regulamentado no plano de alimentação, nos termos da alínea c) da cláusula 137.<sup>a</sup>

2 — A aplicação do plano de alimentação previsto no número anterior pressupõe a não tomada de refeições em terra, excepto as que dele constarem.

3 — A empresa assegura o transporte dos tripulantes de e para o seu domicílio, para executar um ser-

viço de voo ou simulador, nas áreas definidas pelo regulamento de transportes, consoante a hora de apresentação ou termo se verifique ou não entre as 0 horas e as 6 horas e 30 minutos, respectivamente.

4 — Por acordo a estabelecer individualmente com cada tripulante, a empresa poderá substituir a prestação de transporte prevista no número anterior pela cobertura das despesas com o transporte por conta própria.

### SECÇÃO III

#### Duração do descanso

##### SUBSECÇÃO I

##### Repouso

#### Cláusula 56.<sup>a</sup>

##### (Definições)

1 — *Período de repouso.* — Período no solo, em local apropriado, durante o qual o tripulante está obrigatoriamente desligado da prestação de qualquer trabalho.

2 — *Local de repouso.* — Fora da base, aquele que dispõe de serviços hoteleiros completos e apropriados para descanso dos tripulantes; na base, a residência do tripulante.

3 — *Período nocturno de repouso.* — Período de 8 horas consecutivas entre as 22 e as 8 horas da base; nos voos com estada que inclua, pelo menos, 3 períodos nocturnos de repouso considera-se base o local da estada.

#### Cláusula 58.<sup>a</sup>

##### (Alojamento nas escalas)

1 — A empresa garantirá aos tripulantes, sempre que estes se desloquem por motivo de serviço de voo, alojamento em quarto individual.

2 — A escolha do hotel será feita pela empresa, após parecer favorável do sindicato.

#### Cláusula 59.<sup>a</sup>

##### (Lugares de descanso e tomada de refeições)

1 — São reservados lugares obrigatoriamente pela empresa em todos os voos de longo curso para descanso e tomada de refeições dos tripulantes de cabina.

2 — O número e a localização destes lugares serão definidos pela empresa após consulta ao sindicato.

3 — Nos voos com tripulação reforçada haverá também lugares de descanso, que serão em número igual aos tripulantes de reforço, e os que ofereçam maior comodidade em cada tipo de equipamento e versão, salvaguardando os interesses dos passageiros pagantes da F/C.

4 — A distribuição dos lugares referidos no número anterior é efectuada por ordem hierárquica da tripulação.

##### SUBSECÇÃO II

##### Folgas

#### Cláusula 60.<sup>a</sup>

##### (Folga semanal)

1 — A folga semanal será gozada na base e terá a duração de 48 horas consecutivas, contadas a partir das 0 horas ou 12 horas.

2 — A folga não poderá ser imediatamente precedida de serviço de assistência.

3 — As folgas de cada mês poderão ser acumuladas até ao máximo de 6 dias, sendo gozadas sem interrupção.

4 — Os tripulantes terão direito, pelo menos, a um sábado e um domingo como período de folga semanal de 7 em 7 semanas.

#### Cláusula 61.<sup>a</sup>

##### (Alteração de folgas)

1 — Só com o acordo prévio do tripulante poderá ser alterado um período de folga constante da sua escala mensal.

2 — Para efeitos do número anterior, não são consideradas alterações à folga semanal as que resultem da aplicação da cláusula 50.<sup>a</sup> e da cláusula 52.<sup>a</sup>, até 3 vezes por trimestre, e das alterações comerciais ou irregularidades operacionais ocorridas quando o tripulante se encontre fora da base.

3 — Também não é considerada alteração de folga a alteração do seu início das 0 horas para as 12 horas ou das 12 horas para as 0 horas seguintes, quando não colida com o planeamento do tripulante, ou, quando colidindo, este o autorize.

#### Cláusula 62.<sup>a</sup>

##### (Pretensões dos tripulantes)

1 — Os tripulantes terão direito a acumular 2 folgas em cada trimestre civil, desde que solicitadas com 60 dias de antecedência.

2 — Quando o número de pretensões para períodos simultâneos ultrapasse o número de folgas possível por planeamento a sua concessão será feita pela seguinte ordem de prioridades:

- a) Menor número de pretensões utilizadas nos últimos 6 meses;
- b) Em caso de igualdade, por ordem cronológica de apresentação.

#### Cláusula 63.<sup>a</sup>

##### (Folga por ausência da base)

1 — Quando em serviço de voo a ausência da base for superior a 5 dias os tripulantes terão direito a uma folga de 12 horas por cada dia a mais.



2 — Esta folga não prejudica a folga semanal a que tenham direito.

#### Cláusula 64.<sup>a</sup>

##### (Escala de folgas)

1 — As escalas de folgas serão levadas ao conhecimento dos tripulantes, nos termos previstos na cláusula 48.<sup>a</sup>

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

### CAPÍTULO V

#### Suspensão da prestação de trabalho

##### SECÇÃO I

##### Férias

#### Cláusula 65.<sup>a</sup>

##### (Direito a férias)

1 — O direito a férias adquire-se com a celebração do contrato de trabalho, reportando-se ao trabalho prestado no ano civil anterior; vence-se no dia 1 de Janeiro de cada ano civil e não está condicionado à assiduidade ou efectividade de serviço, sem prejuízo do disposto no lei.

2 — Os tripulantes que, por força do contrato de trabalho, iniciem a sua actividade profissional no 1.º semestre do ano civil terão direito, após o decurso do período experimental, a um período de férias de 10 dias consecutivos.

3 — Cessando o contrato de trabalho por qualquer forma, o tripulante terá direito a receber a retribuição correspondente a um período de férias proporcional ao tempo de serviço prestado no ano da cessação, bem como ao correspondente subsídio.

4 — Se o contrato cessar antes de gozado o período de férias vencido no início do ano da cessação, o tripulante terá ainda direito a receber a retribuição correspondente a esse período, bem como o respectivo subsídio.

5 — O período de férias a que se refere o número anterior, embora não gozado, conta-se sempre para efeitos de antiguidade.

6 — O direito a férias é irrenunciável e o seu gozo efectivo não pode ser substituído fora dos casos expressamente previstos neste AE.

#### Cláusula 66.<sup>a</sup>

##### (Período de férias)

1 — Os tripulantes têm direito, em cada ano civil, a um período de férias com a duração de 30 dias consecutivos ou 26 úteis.

2 — As férias poderão ser gozadas em 2 períodos interpolados, sem prejuízo do limite referido no n.º 1.

#### Cláusula 67.<sup>a</sup>

##### (Critério de marcação de férias)

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

2 — Sem prejuízo da alínea b) do n.º 5 da cláusula 67.<sup>a</sup>-A, aos tripulantes pertencentes ao mesmo agregado familiar será facultado o gozo simultâneo de férias, nos termos da cláusula 66.<sup>a</sup>

#### Cláusula 67.<sup>a</sup>-A

##### (Processamento da marcação de férias — Pontuação)

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

Quinzena	Pontuação
1. <sup>a</sup> de Agosto .....	24
2. <sup>a</sup> de Agosto .....	23
2. <sup>a</sup> de Julho .....	22
1. <sup>a</sup> de Setembro .....	21
1. <sup>a</sup> de Julho .....	20
2. <sup>a</sup> de Setembro .....	19
2. <sup>a</sup> de Junho .....	18
1. <sup>a</sup> de Junho .....	17
1. <sup>a</sup> de Outubro .....	16
2. <sup>a</sup> de Dezembro .....	15
2. <sup>a</sup> de Maio .....	14
1. <sup>a</sup> de Maio .....	13
2. <sup>a</sup> de Abril .....	12
1. <sup>a</sup> de Abril .....	11
2. <sup>a</sup> de Outubro .....	10
2. <sup>a</sup> de Março .....	9
1. <sup>a</sup> de Novembro .....	8
1. <sup>a</sup> de Março .....	7
2. <sup>a</sup> de Novembro .....	6
1. <sup>a</sup> de Janeiro .....	5
2. <sup>a</sup> de Fevereiro .....	4
2. <sup>a</sup> de Janeiro .....	3
1. <sup>a</sup> de Fevereiro .....	2
1. <sup>a</sup> de Dezembro .....	1

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

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

3 — Feito o ponto da situação a partir das férias gozadas no ano anterior, ordenam-se os tripulantes por ordem decrescente de pontuação para efeitos de marcação de férias nos anos seguintes.

4 — A partir do programa de exploração para o ano seguinte, calculam-se as dotações de tripulantes de férias para cada mês.

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

- a) As férias de cada tripulante serão marcadas, segundo a sua ordenação relativa, ocupando os meses mais pontuados, por ordem decrescente de pontuação, até à absorção das respectivas dotações;
- b) Aos tripulantes constituindo agregado familiar ser-lhes-á atribuída a posição relativa correspondente ao cônjuge de maior pontuação.

6 — Uma vez afixado o plano de férias, os tripulantes deverão, no prazo de 1 mês, assinalar no referido plano as alterações que pretendem.

7 — Findo o prazo referido no número anterior, a empresa averbará no plano, por ordem de preferência, as alterações possíveis.

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

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

10 — Ao passar de uma categoria para outra, cada tripulante mantém a sua pontuação anterior.

11 — O trabalhador que ingresse no quadro do pessoal de voo adquirirá a pontuação mais elevada.

#### Cláusula 68.<sup>a</sup>

##### (Alteração ou interrupção de férias)

1 — A alteração dos períodos de férias já estabelecidos ou a interrupção dos já iniciados só são permitidas com base no interesse fundamentado do tripulante ou da empresa.

2 — Em casos excepcionais, poderá a empresa interromper as férias do tripulante, obrigando-se, porém, a indemnizá-lo dos prejuízos comprovadamente sofridos e, bem assim, a remunerar as horas realizadas para além do crédito mensal.

3 — Se a empresa, nos termos do n.º 1, alterar ou interromper o período de férias, obriga-se a conceder ao tripulante o período de férias por gozar no próprio ano, ou, havendo acordo do mesmo, até 31 de Março do ano seguinte.

#### Cláusula 69.<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 — A prova da situação de doença poderá ser feita por estabelecimento hospitalar, por médico da Previ-

dência ou, na sua falta, por atestado médico, sem prejuízo, neste último caso, do direito de fiscalização e controle por médico indicado pela empresa.

3 — Quando se verificar a situação prevista nesta cláusula, deverá o tripulante comunicar imediatamente à empresa o dia de início da doença, bem como o do seu termo.

#### Cláusula 70.<sup>a</sup>

##### (Retribuição e subsídio de férias)

1 — Durante o período de férias, o tripulante tem direito à retribuição a que se referem as cláusulas 86.<sup>a</sup> e 87.<sup>a</sup>

2 — Além da retribuição mencionada no número anterior, os tripulantes têm direito a um subsídio de férias de montante igual ao dessa retribuição.

3 — O subsídio de férias será pago de uma só vez, antes do início das férias, com o vencimento do mês anterior ao do respectivo gozo. Caberá ao tripulante, no caso de férias interpoladas, escolher o período por ocasião do qual pretende que o pagamento se efectue.

4 — O pagamento do subsídio de férias deve ser requerido pelo tripulante com a antecedência de 1 mês sobre a data do pagamento do vencimento do mês anterior ao período em causa.

#### Cláusula 71.<sup>a</sup>

##### (Regeneração)

1 — A empresa deve assegurar a cada tripulante em efectivo serviço de voo, salvo renúncia expressa deste, um período de regeneração de 14 dias por ano, nos quais podem ser englobados quatro períodos de folga semanal acumulados.

2 — O período de regeneração será marcado entre 1 de Maio e 31 de Outubro, salvo conveniência em contrário do tripulante ou se metade das férias desse ano, pelo menos, forem marcadas naquele mesmo período.

## SECÇÃO II

### Feriados

#### Cláusula 72.<sup>a</sup>

##### (Enumeração de feriados)

1 — São feriados obrigatórios os seguintes dias:

- 1 de Janeiro;
- Sexta-Feira Santa;
- 25 de Abril;
- 1 de Maio;
- Corpo de Deus (festa móvel);
- 10 de Junho;
- 15 de Agosto;
- 5 de Outubro;
- 1 de Novembro;
- 1 de Dezembro;
- 8 de Dezembro;
- 25 de Dezembro.

2 — Além dos feriados indicados no número anterior, serão observados como tal os seguintes dias:

Terça-feira de Carnaval;  
Feriado municipal do local habitual de trabalho.

### SECÇÃO III

#### Faltas

##### Cláusula 73.<sup>a</sup>

###### (Noção de falta)

Falta é a não comparência a um serviço de voo, a um serviço de assistência ou a uma sessão de simulador ou de instrução.

##### Cláusula 74.<sup>a</sup>

###### (Tipos de faltas)

1 — As faltas podem ser justificadas ou injustificadas.

2 — São consideradas faltas justificadas as seguintes:

- a) As dadas por altura do casamento, durante 11 dias seguidos, excluindo os dias de descanso interdecorrentes;
- b) As motivadas por falecimento de:

Cônjuge não separado de pessoas e bens, pais, padrastos ou madrastras, filhos ou enteados, sogros, genros ou noras do tripulante, durante 5 dias;

Avós, bisavós, netos e bisnetos do tripulante ou do seu cônjuge, durante 2 dias;

Irmãos e cunhados do tripulante ou pessoa que viva em comunhão de vida e habitação com o mesmo, durante 2 dias;

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, nos termos da lei;

d) As motivadas pela prestação de provas de exame;

e) As motivadas por impossibilidade de prestar trabalho devido a facto para o qual o tripulante não haja deliberadamente contribuído, nomeadamente doença, acidente, cumprimento de obrigações legais ou a necessidade de prestar assistência inadiável a membros do seu agregado familiar;

f) As determinadas por detenção ou prisão preventiva, desde que o facto que deu causa à detenção ou prisão não conduza ao despedimento do tripulante com invocação de justa causa;

g) As prévia ou posteriormente autorizadas pela empresa;

h) As dadas até 2 dias seguidos por mês pelos tripulantes femininos, sem perda de retribuição, por factos que se liguem à natureza fisiológica da mulher impeditivos da prestação de traba-

lho, podendo a empresa, quando o julgar conveniente, exigir prova desses factos através dos seus serviços médicos.

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

##### Cláusula 75.<sup>a</sup>

###### (Comunicação e prova das faltas justificadas)

1 — Todas as faltas, salvo caso de força maior, deverão ser participadas 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 tripulante se vir impossibilitado de comparecer ao serviço, deverá avisar o departamento de que depende no mais curto lapso de tempo.

3 — A empresa poderá, quando o entender, exigir ao tripulante prova dos factos invocados para a justificação.

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

##### Cláusula 76.<sup>a</sup>

###### (Efeitos das faltas justificadas)

1 — As faltas justificadas não determinam a perda ou prejuízo de quaisquer direitos ou regalias do tripulante, salvo o disposto no número seguinte.

2 — Determinam a perda de retribuição as faltas justificadas não referidas no n.º 2 da cláusula 91.<sup>a</sup>

##### Cláusula 77.<sup>a</sup>

###### (Efeitos das faltas injustificadas)

1 — As faltas injustificadas determinam sempre perda de retribuição, podendo esta ser substituída, se o tripulante assim o preferir expressamente e por escrito, por perda de dias de férias na proporção de 1 dia de férias por cada dia de falta, salvo o disposto no número seguinte.

2 — O período de férias não pode ser reduzido em nenhuma circunstância a menos de dois terços do total a que o tripulante tem direito.

##### Cláusula 78.<sup>a</sup>

###### (Dispensas)

Os membros da comissão negociadora indicada pelo sindicato e os elementos directivos do sindicato são dispensados da prestação de trabalho, sem perda de retribuição, da antiguidade ou de quaisquer outras regalias, durante o período de negociação do AE.

**(Impedimento prolongado)**

1 — Quando o tripulante esteja temporariamente impedido de prestar trabalho por facto que não lhe seja imputável, nomeadamente por doença ou acidente, e o impedimento se prolongue por mais de 1 mês, cessam os direitos, deveres e garantias das partes, na medida em que pressupunham a efectiva prestação de trabalho, sem prejuízo da observância das disposições aplicáveis da lei sobre previdência e deste AE.

2 — O tripulante conserva o direito ao lugar e o tempo de impedimento conta-se para todos os efeitos derivados da antiguidade, incluindo de serviço.

3 — O disposto no n.º 1 começará a observar-se, mesmo antes de expirado o prazo de 1 mês, a partir do momento em que haja a certeza ou se preveja com segurança, em presença de documento justificativo, que o impedimento terá duração superior àquele prazo.

4 — O contrato de trabalho caducará, porém, no momento em que se torne certo que o impedimento é definitivo, sem prejuízo das disposições aplicáveis sobre previdência.

5 — Terminado o impedimento, o tripulante deve, dentro dos 30 dias subsequentes, apresentar-se na empresa para retomar o trabalho, não podendo em caso algum a empresa opor-se a que ele retome o seu serviço.

6 — O regime de impedimento prolongado previsto nesta cláusula não prejudica a verificação da caducidade por decurso do prazo nos contratos de trabalho a prazo.

Cláusula 80.<sup>a</sup>**(Serviço militar)**

1 — As disposições da cláusula anterior, com excepção do n.º 1, são aplicáveis aos tripulantes que tenham ingressado no serviço militar obrigatório.

2 — Durante o serviço militar obrigatório, os tripulantes têm direito a receber da empresa a diferença entre a retribuição fixa que aufeririam se continuassem a prestar trabalho e a que lhes for paga pelas autoridades competentes.

3 — No ano de ingresso no serviço militar obrigatório, o tripulante terá direito a acumular, com o período de férias vencido, a parte proporcional do período de férias a vencer no dia 1 de Janeiro subsequente, o mesmo sendo aplicável ao correspondente subsídio de férias.

Cláusula 81.<sup>a</sup>**(Cessação do contrato no decurso do impedimento)**

A suspensão por impedimento prolongado não prejudica o direito de, durante ela, qualquer das partes rescindir o contrato ocorrendo justa causa, observados os trâmites fixados para o efeito na lei ou neste AE.

**Licença sem retribuição**Cláusula 82.<sup>a</sup>**(Licenças sem retribuição)**

1 — Serão concedidas licenças sem retribuição aos tripulantes que as solicitarem, desde que sejam formuladas com a antecedência mínima de 30 dias.

2 — Não poderão ser concedidas licenças sem retribuição, desde que da sua concessão resulte prejuízo para o serviço ou para outros tripulantes, entendendo-se como tal, nomeadamente, a necessidade de estes, durante o período de licença, prestarem serviço noutra equipamento ao abrigo do disposto quanto a re-conversão de tripulantes técnicos.

3 — Durante o período de licença, e sem prejuízo da antiguidade de companhia, cessam os deveres e garantias das partes, na medida em que pressupunham a efectiva prestação de serviço.

4 — Para o PNC, a licença sem retribuição só não afecta a antiguidade de companhia.

## CAPÍTULO VI

**Retribuição de trabalho**Cláusula 83.<sup>a</sup>**(Conceito de retribuição)**

1 — Só se considera retribuição aquilo a que, nos termos deste AE, o tripulante tem direito, regular e periodicamente, como contrapartida do trabalho.

2 — A retribuição compreende a remuneração mínima mensal e todas as prestações mensais fixas, regulares e periódicas, previstas neste AE, feitas directamente em dinheiro.

3 — Até prova em contrário, constitui retribuição toda e qualquer prestação da empresa ao tripulante, excepto as constantes da cláusula seguinte.

4 — A retribuição pode ser constituída por uma parte certa e outra variável.

Cláusula 84.<sup>a</sup>**(Abonos diversos)**

1 — Não se consideram retribuições os subsídios atribuídos pela empresa aos seus tripulantes para refeição nem as participações no preço destas ou o seu pagamento integral, quando for caso disso.

2 — Também não se consideram retribuição as importâncias abonadas a título de:

- a) Ajudas de custo;
- b) Despesas de transporte;
- c) Participação nas despesas de infantário.

#### Cláusula 85.<sup>a</sup>

(Retribuição de portugueses e estrangeiros)

Aos tripulantes portugueses com igual ou superior categoria e exercendo as mesmas funções não poderá ser paga retribuição inferior à recebida por tripulantes estrangeiros.

#### Cláusula 86.<sup>a</sup>

(Remuneração mensal)

1 — A remuneração fixa mensal dos tripulantes é constituída pelo vencimento de categoria, vencimento de exercício e vencimento de senioridade, calculada conforme a tabela em anexo.

2 — A remuneração fixa mensal corresponde ao número de horas de voo constante da mesma tabela, constituindo o vencimento horário aquelas que, em cada mês, devam ser remuneradas para além do crédito.

3 — As horas que excedam o quantitativo anual serão remuneradas pelos respectivos valores horários e pagas com o vencimento de Fevereiro do ano imediato.

4 — Para efeitos do disposto no n.º 3, o crédito anual será reduzido proporcionalmente em função da indisponibilidade para serviço de voo resultante da frequência de cursos teóricos na situação de instruendo.

#### Cláusula 87.<sup>a</sup>

(Gratificação pelo exercício de funções em terra)

Os tripulantes que, cumulativamente com funções de voo, exerçam funções permanentes em terra ou de instrução, serão remunerados nos termos de regulamento próprio, a acordar com o sindicato.

#### Cláusula 88.<sup>a</sup>

(Contagem do tempo de voo)

1 — O tempo de voo será determinado de calço a calço, conforme indicação do relatório do comandante.

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

- Voo cargo — 2;
- Voo *ferry* ou de ensaio — 2;
- Voo nocturno — 1,25;
- Voo em feriado — 2;
- Voo em folga — 2;
- Voo extra *crew* (seguido ou antecedido de serviço de voo) — 1;
- Voo extra *crew* (sem as condições do anterior) — 0,5.

#### Cláusula 89.<sup>a</sup>

(Subsídio de Natal)

1 — O tripulante tem direito, anualmente, a um subsídio de montante igual ao da sua retribuição mensal, a pagar até 15 de Dezembro.

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

#### Cláusula 90.<sup>a</sup>

(Seguro de valores a cargo)

1 — A empresa segurará os fundos de maneio postos à guarda do tripulante para efeitos de eventual pagamento de despesas decorrentes do serviço de voo.

2 — O disposto no número anterior aplica-se aos fundos provenientes de vendas a bordo, até 1 hora após o termo do serviço de voo.

3 — A empresa diligenciará no sentido de serem instalados nos aviões cofres adequados à guarda dos valores provenientes de vendas a bordo.

#### Cláusula 91.<sup>a</sup>

(Desconto na remuneração)

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

2 — Não se aplica o disposto no número anterior quando a falta ao serviço resultar de qualquer das situações previstas nas alíneas *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *g)* e *h)* do n.º 2 da cláusula 74.<sup>a</sup> e ainda as motivadas por impossibilidade de prestar trabalho devido ao cumprimento de obrigações legais ou à necessidade de prestação de assistência inadiável a membros do seu agregado familiar (estas com o limite de 8 dias por ano civil, ou outro estabelecido por lei, se mais favorável).

### CAPÍTULO VII

#### Disciplina

#### Cláusula 92.<sup>a</sup>

(Concelto de infracção disciplinar)

Constitui infracção disciplinar a violação de um ou mais deveres do tripulante consignados neste AE, nos regulamentos dele decorrentes e nas leis de trabalho vigentes, por acto ou omissão, procedendo quer com intenção de infringir quer com mera negligência.

#### Cláusula 93.<sup>a</sup>

(Prescrição da infracção disciplinar)

A infracção disciplinar extingue-se por prescrição ao fim de 1 ano a contar do momento em que teve lugar ou logo que cesse o contrato de trabalho.

#### Cláusula 94.<sup>a</sup>

(Poder disciplinar)

1 — A empresa tem poder disciplinar sobre todos os tripulantes que se encontrem ao seu serviço.

2 — O poder disciplinar é exercido directamente pela empresa ou pelos superiores hierárquicos do tripulante, sob direcção e responsabilidade daquela.

3 — O poder disciplinar caduca se o processo não for instaurado dentro de 30 dias subsequentes àquele em que a empresa ou o superior hierárquico com competência disciplinar teve conhecimento da presumível infracção.

4 — Esse conhecimento, exceptuados os casos em que é directo, presume-se tomado no 5.º dia útil posterior àquele em que a correspondente participação escrita tiver registo de entrada no serviço do superior hierárquico com competência disciplinar.

5 — O poder disciplinar exerce-se, obrigatoriamente, mediante processo disciplinar, salvo no caso de repreensão simples, sem prejuízo, neste caso, do direito de defesa oral do arguido.

#### Cláusula 95.ª

##### (Processo disciplinar)

1 — O processo disciplinar considera-se instaurado na data em que o tripulante tomar conhecimento, por escrito, da nota de culpa que contra si for formulada.

2 — O relatório final deverá estar concluído no prazo máximo de 60 dias úteis após a entrega da defesa pelo tripulante, sob pena de caducidade do processo disciplinar.

3 — Além das demais asseguradas neste capítulo, serão asseguradas ao tripulante as seguintes garantias de defesa:

- a) Os factos da acusação serão concreta e especificamente levados ao conhecimento do tripulante, através do envio da nota de culpa reduzida a escrito, devendo dela constar também a identificação das testemunhas de acusação;
- b) Após o recebimento da nota de culpa, o tripulante tem direito a apresentar a sua defesa e a requerer os meios de prova, por escrito, no prazo máximo de 12 dias úteis, podendo, para o efeito, consultar o processo disciplinar.

Os dias em que o arguido se encontra ausente por deslocação em serviço não se consideram para efeito de contagem do prazo estabelecido para a apresentação da defesa;

- c) Deverão ser ouvidas as testemunhas indicadas pelo tripulante, que não poderão exceder 10;
- d) Nenhuma sanção igual ou superior à repreensão registada poderá ser executada sem que ao sindicato seja dada a faculdade de se pronunciar fundamentadamente, no prazo máximo de 5 dias úteis, sobre a regularidade do processo e a sanção proposta pelo instrutor;
- e) Para efeitos do disposto na alínea anterior, o processo disciplinar, devidamente instruído com o relatório final, será confiado ou entregue por cópia e protocolo ao sindicato.

4 — Qualquer sanção, exceptuada a repreensão simples, considera-se nula se não for precedida de processo disciplinar.

5 — Será igualmente nula a sanção aplicada em consequência de processo disciplinar em que ao tripulante não tenha sido dada a possibilidade de defesa.

#### Cláusula 96.ª

##### (Apensação de processos disciplinares)

Após a notificação da nota de culpa ao arguido em determinado processo disciplinar, não poderá esse processo ser apensado a qualquer outro contra o mesmo arguido.

#### Cláusula 97.ª

##### (Suspensão do tripulante)

1 — Iniciado o processo disciplinar, pode a empresa suspender a prestação do trabalho, mas não lhe é lícito suspender qualquer regalia ou o pagamento da retribuição a que se referem as cláusulas 86.ª e 87.ª

2 — O sindicato será notificado da suspensão pela empresa, no prazo máximo de 5 dias úteis.

#### Cláusula 98.ª

##### (Sanções disciplinares)

1 — As sanções disciplinares aplicáveis são as seguintes:

- a) Repreensão simples;
- b) Repreensão registada;
- c) Suspensão da prestação do trabalho, com perda de retribuição, até 12 dias;
- d) Despedimento com justa causa.

2 — A suspensão da prestação do trabalho não pode exceder, em cada ano civil, o total de 30 dias.

3 — A retribuição perdida pelo tripulante em consequência da sanção prevista na alínea c) do n.º 1 desta cláusula não reverte para o FNAF, mas o pagamento às instituições de previdência das contribuições devidas, tanto por aquele como pela empresa, sobre as remunerações correspondentes ao período de suspensão, não fica dispensado.

4 — O despedimento de membros de corpos gerentes das associações sindicais, de delegados sindicais, de membros da CT e subcomissões e suas comissões coordenadoras, fica sujeito ao disposto na lei durante o desempenho das suas funções e até 5 anos após o seu termo.

#### Cláusula 99.ª

##### (Proporcionalidade das sanções)

1 — A sanção disciplinar deve ser proporcionada à gravidade da infracção e à culpabilidade do infractor, tomando-se ainda em conta a sua antiguidade e *curriculum* profissional na empresa e outras circunstâncias atendíveis, não podendo aplicar-se mais de uma pela mesma infracção.

2 — É nula e de nenhum efeito a aplicação de sanção não prevista na cláusula 98.<sup>a</sup> ou que reúna elementos de várias sanções nela previstas.

#### Cláusula 100.<sup>a</sup>

(Exercício ilegítimo do poder disciplinar)

Os danos, designadamente não patrimoniais, provocados ao tripulante pelo abuso do poder disciplinar, traduzido na sua utilização para fins diversos daqueles para que a lei o confere à empresa, serão indemnizados nos termos gerais do direito, sem prejuízo de acção penal, se a ela houver lugar.

#### Cláusula 101.<sup>a</sup>

(Notificação da sanção)

A sanção aplicada será comunicada simultaneamente ao tripulante e ao sindicato, pela entrega da cópia da decisão que determina a sua aplicação.

#### Cláusula 102.<sup>a</sup>

(Execução da sanção e recurso)

1 — A sanção disciplinar só pode ser executada nos 3 meses subsequentes à decisão e decorridos os prazos previstos na alínea *d*) do n.º 3 da cláusula 95.<sup>a</sup> e no n.º 4 desta cláusula.

2 — A interposição do recurso hierárquico ou de recurso contencioso que suspenda a execução da sanção suspende o prazo referido no número anterior.

3 — Da decisão de aplicação da sanção disciplinar haverá recurso hierárquico para a comissão definida no n.º 6, salvo se se tratar de despedimento que haja sido objecto de deliberação do conselho de gerência e recurso contencioso para os organismos oficiais competentes e tribunais de trabalho.

4 — O recurso hierárquico deverá ser interposto no prazo de 5 dias úteis a contar da notificação da sanção ao arguido.

5 — O recurso hierárquico suspende sempre a execução da sanção; o recurso contencioso só suspende a execução se tal for decretado pelo tribunal competente.

6 — A comissão de recurso será constituída por 3 elementos designados pelo conselho de gerência, não da chefia do tripulante em causa, sendo, pelo menos um deles, jurista.

7 — Se a comissão de recurso não se pronunciar no prazo máximo de 30 dias úteis, considerar-se-á que o recurso teve provimento.

#### Cláusula 103.<sup>a</sup>

(Registo da sanção)

O registo das sanções disciplinares que por lei a empresa é obrigatória a manter deverá ser facultado ao tripulante, para consulta, sempre que este o requeira.

#### Cláusula 104.<sup>a</sup>

(Sanções abusivas)

1 — Consideram-se abusivas as sanções disciplinares motivadas pelo facto de um tripulante:

- a) Se recusar, com razões válidas, a prestar trabalho extraordinário, trabalho nocturno quando não lhe caiba por horário de trabalho, bem como trabalho em dias feriados e de descanso semanal;
- b) Se recusar legitimamente a exercer funções pertencentes a trabalhadores de categoria superior ou em contrário do disposto nas cláusulas 4.<sup>a</sup>, 5.<sup>a</sup> e 37.<sup>a</sup>;
- c) Se recusar legitimamente a exercer funções de caixa e cobrador;
- d) Se recusar a cumprir ordens às quais não deva obediência;
- e) Ter posto o sindicato ao corrente de transgressões às leis do trabalho e deste cometidas pela empresa sobre si ou sobre os companheiros;
- f) Ter prestado informações à inspecção de trabalho ou a quaisquer outros organismos com funções de vigilância ou fiscalização do cumprimento das leis do trabalho;
- g) Ter declarado ou ter testemunhado, com verdade, contra a empresa em processo disciplinar, perante os tribunais ou quaisquer outras entidades oficiais com poder de instrução ou fiscalização ou ainda em processos ou inquéritos elaborados na empresa nos termos deste AE;
- h) Ter exercido ou pretender exercer a acção emergente do contrato individual de trabalho;
- i) Exercer, ter exercido ou ter-se candidatado ao exercício de funções em associações sindicais, comissões de trabalhadores e instituições de previdência;
- j) Haver reclamado individual ou colectivamente contra as condições de trabalho;
- k) Em geral, exercer, ter exercido, pretender exercer ou invocar direitos ou garantias que lhe assistam;
- l) Ter prestado ao sindicato informações sobre a vida interna da empresa, desde que necessárias e adequadas ao cabal desempenho das funções daquele órgão.

2 — Presume-se abusiva, até prova em contrário, a aplicação de qualquer sanção disciplinar sob a aparência de punição de outra falta, quando tenha lugar até 6 meses após os factos referidos no número anterior, salvo no que se refere à alínea *i*), em que o prazo será de 1 ano a contar do termo do exercício de funções ou após a data da apresentação da candidatura a essas funções quando as não venha a exercer, se já então, num ou noutro caso, o tripulante pertencia aos quadros da empresa.

#### Cláusula 105.<sup>a</sup>

(Indemnização por sanções abusivas)

1 — Se a empresa aplicar uma sanção abusiva, indemnizará o tripulante nos termos gerais de direito com a alteração constante do número seguinte.

2 — Tratando-se de suspensão com perda de retribuição, a indemnização será equivalente a 10 vezes a importância da retribuição perdida.

3 — No caso de se tratar de tripulantes nas condições referidas na alínea *i*) do n.º 1 da cláusula anterior, a indemnização será equivalente a 20 vezes a importância da retribuição perdida.

## CAPÍTULO VIII

### Segurança Social

#### Cláusula 106.ª

(Princípio geral)

1 — A empresa e os seus tripulantes contribuirão para a instituição de previdência competente, nos termos estabelecidos no respectivo regulamento.

2 — As folhas de remunerações e as guias relativas ao pagamento das contribuições destinadas à caixa de previdência devem ser visadas pela CT.

#### Cláusula 107.ª

(Perda de capacidade técnica)

1 — O tripulante 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, a seu pedido, por uma dessas funções, mantendo:

- a) Vencimento de senioridade vencido;
- b) Antiguidade de companhia;
- c) Antiguidade de serviço, se se mantiver na mesma profissão.

2 — O tripulante que não proceda à opção prevista no número anterior ou que tenha perdido totalmente a capacidade para o exercício de funções de voo será transferido para um serviço de terra compatível com as suas habilitações e qualificações profissionais, auferindo o vencimento correspondente a 3% do vencimento de categoria, por cada ano de antiguidade de serviço, com o mínimo de 30% e o máximo de 90%, salvo se a retribuição atribuída ao cargo em terra for superior, caso em que será esta a devida.

3 — O tripulante nas situações referidas no número anterior manterá o vencimento de senioridade vencido à data da perda de capacidade e passará a auferir as diuturnidades previstas para a sua nova situação.

#### Cláusula 108.ª

(Extinção de funções ou equipamento)

1 — No caso de extinção de funções ou equipamento, os tripulantes que não obtenham aprovação no segundo curso que frequentarem para nova qualificação serão transferidos para um serviço em terra compatível com a sua categoria e aptidões profissionais, mantendo a retribuição prevista no n.º 2 da cláusula

anterior, salvo se a retribuição atribuída ao cargo em terra for superior, caso em que esta será a devida.

2 — A empresa poderá não facultar ao tripulante a nova qualificação a que alude o número anterior se se verificarem os factores de condicionamento previstos na alínea *c*) do n.º 1 da cláusula 31.ª, mas aquele manterá o direito ao vencimento correspondente ao equipamento a cujo acesso teria direito.

3 — No caso de adopção pela empresa de equipamentos que possam operar sem a função de técnico de voo e de que resulte excesso destes tripulantes em relação aos parâmetros técnicos estabelecidos para cada equipamento e em relação aos quais se não verifique o disposto na cláusula 20.ª, a empresa obriga-se a garantir o exercício da função de técnico de voo, sem prejuízo do disposto na cláusula 31.ª, até à idade que regulamentarmente estiver estabelecida para o exercício da função ou criar as condições a que se refere a cláusula 20.ª

#### Cláusula 109.ª

(Protecção na doença)

1 — Até ao limite do período previsto na lei para concessão do subsídio de doença pela Previdência Social a empresa pagará a todo o tripulante na situação de doença impeditiva da prestação de trabalho o valor líquido correspondente à retribuição ilíquida relativa ao período de doença, revertendo a favor da empresa o direito àquele subsídio se e na medida em que for devido.

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

3 — Considera-se retribuição ilíquida relativa ao período de doença o valor da retribuição a que se referem as cláusulas 86.ª e 87.ª proporcional aos dias de faltas.

#### Cláusula 110.ª

(Incapacidade física temporária)

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

#### Cláusula 111.ª

(Incapacidade física permanente)

1 — O tripulante que se encontre em situação de incapacidade física permanente para o serviço de voo optará, no prazo de 60 dias, pela transferência para um serviço em terra compatível com as suas aptidões ou pela reforma por invalidez, findos os quais poderá a empresa declarar a caducidade do contrato.

2 — O contrato de trabalho caduca na falta de opção ou no momento em que é concedida a reforma,



sendo reportados os seus efeitos à data do respectivo requerimento.

3 — Se o tripulante optar pela transferência para um serviço em terra, observar-se-á o seguinte:

- a) Se a incapacidade resultar de acidente de trabalho ou doença profissional, não lhe poderá ser paga retribuição inferior à prevista na cláusula anterior;
- b) Se a incapacidade não tiver resultado de doença profissional ou de acidente de trabalho, o tripulante terá direito a uma retribuição composta pela correspondente à função exercida em terra, acrescida do vencimento de senioridade já vencido na anterior função;
- c) Quando, no caso previsto na alínea anterior, o tripulante for colocado em função com a categoria hierárquica não inferior à de chefe de divisão, para a qual sejam exigidos conhecimentos técnicos resultantes da sua qualificação e experiência de tripulante, este terá direito a um vencimento calculado nos termos do n.º 2 da cláusula 107.<sup>a</sup>

4 — Aplica-se às situações previstas nas alíneas b) e c) do número anterior o disposto no n.º 3 da cláusula 107.<sup>a</sup>

5 — O disposto na presente cláusula não prejudica os direitos que assistam ao tripulante nos termos da cláusula sobre seguro.

#### Cláusula 112.<sup>a</sup>

(Retirada do serviço de voo)

1 — O tripulante que se retire do serviço de voo por perda temporária ou definitiva da licença profissional por razões de ordem técnica imputáveis à empresa terá direito à retribuição mensal auferida pelos tripulantes da mesma categoria e funções em exclusivo serviço de voo e afectos ao mesmo tipo de equipamento, acrescida do respectivo vencimento de senioridade.

2 — O tripulante que se retire do serviço de voo exclusivamente por imposição legal ou regulamentar auferirá a remuneração a que tem direito nos termos da cláusula 86.<sup>a</sup>, com exclusão do vencimento de exercício.

3 — Se o tripulante pretender retirar-se, temporária ou definitivamente, do serviço de voo e passar a desempenhar funções em terra, a empresa pagar-lhe-á a retribuição correspondente às novas funções.

4 — No caso previsto no número anterior, a oportunidade de regresso do tripulante ao serviço de voo será definida pela empresa, mas não poderá ser posterior à abertura da primeira vaga após a manifestação do desejo de regresso.

5 — Têm igualmente direito à retribuição prevista no n.º 2 os tripulantes com mais de 55 anos de idade ou 25 de antiguidade de companhia que sejam declarados em situação de incapacidade permanente, nos termos da cláusula anterior, revertendo a favor da empresa a indemnização a que o tripulante tenha direito nos termos da cláusula sobre seguro.

#### Cláusula 113.<sup>a</sup>

(Protecção em caso de pirataria e sabotagem)

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

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

3 — A empresa suportará a cobertura dos riscos a que alude o n.º 1 da cláusula sobre seguro quando resultantes de actos de pirataria e sabotagem.

#### Cláusula 114.<sup>a</sup>

(Risco de guerra)

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

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

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 ou marítima do país em estado de guerra.

4 — A empresa suportará a cobertura dos riscos a que alude o n.º 1 da cláusula sobre seguro resultante da prestação de serviços nas circunstâncias previstas nesta cláusula.

#### Cláusula 115.<sup>a</sup>

(Risco de zonas epidémicas)

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

2 — A empresa não poderá obrigar nenhum tripulante a realizar serviços de voo com escalamento de tais zonas, salvo em situações de emergência como tal definidas pela OMS.

#### Cláusula 117.<sup>a</sup>

(Infantário)

1 — A empresa manterá em funcionamento em Lisboa um infantário destinado aos filhos dos seus tripulantes femininos no concelho de Lisboa com idades

compreendidas entre os 2 meses e a escolaridade obrigatória.

2 — As condições de utilização do infantário e o seu regime de funcionamento serão fixados pela empresa, com audiência prévia da CT.

3 — As mães trabalhadoras compartilharão nas despesas do infantário nos termos seguintes:

- 7% sobre a retribuição ilíquida mensal por 1 filho;
- 11% sobre a retribuição ilíquida mensal por 2 filhos;
- 13% sobre a retribuição ilíquida mensal por 3 ou mais filhos.

4 — Na utilização do infantário terão prioridade as crianças que já o frequentaram, as crianças cujas mães trabalhem em regime de turnos e as crianças de menor idade.

5 — Não tendo o infantário capacidade para absorção de todas as crianças nas condições atrás referidas, as que completarem 5 anos até 7 de Outubro do ano lectivo que incluir este mês não serão nele recebidas, podendo as mães colocá-las em infantário do exterior, cuja escolha será da sua exclusiva responsabilidade. Nesta situação, terão prioridade as mães que não trabalhem na área do aeroporto.

6 — Quando se verifique a hipótese prevista no número anterior, a empresa compartilhará nas despesas, mediante apresentação de recibo, e essa participação será igual à diferença entre o montante da participação da mãe (percentagens indicadas no n.º 3) e a mensalidade do infantário frequentado, estabelecendo-se como limite máximo para o total das duas mencionadas participações 11,17% da remuneração do escalão A do nível 10 da tabela salarial do pessoal de terra, com arredondamento do valor encontrado para a meia centena superior.

7 — As disposições aplicáveis aos filhos dos tripulantes femininos serão extensivas aos filhos dos tripulantes masculinos que se encontrem em situações especiais a definir e a apreciar pelos serviços sociais da empresa.

8 — Das disposições contidas nesta cláusula não beneficiam as crianças que frequentem o ensino primário, mesmo a título facultativo.

#### Cláusula 117.<sup>a</sup>-A

(Subsídio para reeducação pedagógica)

1 — A empresa concederá aos filhos de todos os tripulantes que comprovadamente careçam de reeducação pedagógica um complemento do subsídio atribuído pela Previdência ou outro organismo oficial, o qual, porém, nunca excederá 2500\$.

2 — A concessão de tal subsídio fica dependente da apresentação pelos interessados de documentos comprovativos da despesa feita na reeducação em cada mês, bem como o abono concedido pela Previdência ou outro organismo oficial.

## CAPÍTULO IX

### Cessação do contrato de trabalho

#### Cláusula 118.<sup>a</sup>

(Formas de cessação do contrato individual de trabalho)

O contrato de trabalho cessa por:

- a) Mútuo acordo;
- b) Caducidade;
- c) Rescisão por qualquer das partes, ocorrendo justa causa;
- d) Rescisão por iniciativa do tripulante, com aviso prévio.

#### Cláusula 119.<sup>a</sup>

(Cessação por mútuo acordo)

1 — É sempre lícito à empresa e ao tripulante fazerem cessar, por mútuo acordo, o contrato de trabalho, quer este tenha prazo, quer não.

2 — A cessação referida no número anterior deve sempre constar de documento escrito, assinado por ambas as partes, em triplicado, ficando cada parte com um exemplar, destinando-se o terceiro exemplar ao sindicato.

3 — No prazo de 7 dias a contar da data da assinatura do documento referido no número anterior o tripulante poderá revogá-lo unilateralmente, reassumindo o exercício do seu cargo.

4 — No caso de exercer o direito referido no número anterior, o tripulante perderá a antiguidade que tinha à data do acordo revogatório, a menos que faça prova de que a declaração de revogar o contrato foi devida a dolo ou coacção da outra parte.

#### Cláusula 120.<sup>a</sup>

(Cessação por caducidade)

O contrato de trabalho caduca nos casos previstos nos termos gerais de direito.

#### Cláusula 121.<sup>a</sup>

(Cessação por despedimento com justa causa promovido pela empresa)

1 — Verificando-se justa causa, o tripulante pode ser despedido, quer o contrato tenha prazo, quer não, competindo à empresa, nas acções judiciais de impugnação, a prova da existência da justa causa invocada.

2 — Considera-se justa causa, para efeitos do número anterior, o comportamento culposo do tripulante que, pela sua gravidade e consequências, torne imediata e praticamente impossível a subsistência da relação de trabalho.

3 — É obrigatória a existência de processo disciplinar, nos termos da cláusula 95.<sup>a</sup>, para averiguação e determinação da existência de justa causa.

#### Cláusula 122.<sup>a</sup>

(Factos que poderão constituir justa causa de despedimento)

1 — Constituirão justa causa de despedimento por parte da empresa, nomeadamente, os seguintes comportamentos do tripulante:

- a) Desobediência ilegítima às ordens dadas por responsáveis hierarquicamente superiores;
- b) Violação de direitos e garantias de trabalhadores da empresa;
- c) Provocação repetida de conflitos com outros trabalhadores da empresa;
- d) Desinteresse repetido pelo cumprimento, com a diligência devida, das obrigações inerentes ao exercício do cargo ou do posto de trabalho que lhe esteja confiado;
- e) Lesão culposa de interesses patrimoniais sérios da empresa;
- f) Prática intencional, no âmbito da empresa, de actos lesivos da economia nacional;
- g) Faltas não justificadas ao trabalho que determinem directamente prejuízos ou riscos graves para a empresa ou, independentemente de qualquer prejuízo ou risco, quando o número de faltas injustificadas atingir, em cada ano, 5 seguidas ou 10 interpoladas;
- h) Falta culposa da observância de normas de higiene e segurança no trabalho;
- i) Prática, no âmbito da empresa, de violências físicas, de injúrias ou outras ofensas punidas por lei sobre trabalhadores da empresa, elementos dos corpos sociais, seus delegados ou representantes;
- j) Sequestro e, em geral, crimes contra a liberdade das pessoas referidas na alínea anterior;
- k) Incumprimento ou oposição ao cumprimento de decisões judiciais ou actos administrativos definitivos e executórios;
- l) Reduções anormais de produtividade do tripulante;
- m) Falsas declarações relativamente à justificação de faltas.

2 — Sob nenhum pretexto poderá a empresa, no exercício do poder disciplinar, lesar o direito de qualquer tripulante à reserva da intimidade da sua vida privada e familiar.

#### Cláusula 123.<sup>a</sup>

(Justa causa para rescisão por parte do tripulante)

1 — O tripulante poderá rescindir o contrato de trabalho sem observância de aviso prévio nas seguintes situações:

- a) Necessidade de cumprir obrigações legais incompatíveis com a continuação do serviço;
- b) Falta culposa de pagamento pontual da retribuição, na forma devida;
- c) Violação culposa das garantias legais e convencionais do tripulante;
- d) Aplicação de sanção abusiva;
- e) Falta culposa de condições de higiene e segurança no trabalho;
- f) Lesão culposa de interesses patrimoniais do tripulante ou a ofensa à sua honra ou dignidade.

2 — A cessação do contrato nos termos das alíneas b) a f) do n.º 1 confere ao tripulante o direito a uma indemnização calculada nos seguintes termos:

- a) Havendo lei imperativa, o disposto nessa mesma lei;
- b) Na ausência de lei imperativa, nos seguintes termos:

2 meses de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante tiver 2 anos ou menos de antiguidade;

3 meses de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante tiver uma antiguidade superior a 2 anos e até 15 anos;

3 meses e meio de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante tiver mais de 15 anos de antiguidade.

3 — Os demais danos, se os houver, serão indemnizados nos termos gerais de direito.

#### Cláusula 124.<sup>a</sup>

(Nulidade do despedimento promovido pela empresa com invocação de justa causa)

1 — A inexistência de justa causa, a inadequação da sanção ao comportamento verificado e a nulidade ou inexistência do processo disciplinar determinam a nulidade do despedimento que, apesar disso, tenha sido declarado.

2 — Para apreciação da existência de justa causa de despedimento ou da adequação da sanção ao comportamento verificado, deverão ser tidos em conta o grau de lesão dos interesses da economia nacional ou da empresa, o carácter das relações entre as partes, a prática disciplinar da empresa, quer em geral, quer em relação ao tripulante atingido, o carácter das relações do tripulante com os seus companheiros e todas as circunstâncias relevantes do caso.

3 — Entre as circunstâncias referidas no número anterior deve ser incluído o facto de a entidade patronal ou o gestor público praticar actos, posteriormente à verificação do comportamento do tripulante ou ao seu conhecimento, que revelem não o considerar perturbador das relações de trabalho, nomeadamente deixando correr desde essa verificação ou conhecimento até ao início do processo disciplinar um lapso de tempo superior a 30 dias.

#### Cláusula 125.<sup>a</sup>

(Consequência da nulidade do despedimento promovido pela empresa)

1 — Quando a empresa rescindir o contrato de trabalho com violação do disposto na cláusula anterior fica constituída na obrigação de:

- a) Reintegrar o tripulante na situação em que se encontraria se não tivesse sido despedido;
- b) Pagar a retribuição correspondente ao período que mediou entre a data do despedimento e a data da sentença.

2 — O tripulante tem direito a optar, em substituição da reintegração, por indemnização por antiguidade correspondente a 1 mês por cada ano ou fracção, não podendo ser inferior a 3 meses.

#### Cláusula 126.<sup>a</sup>

(Caducidade por morte do tripulante)

1 — A cessação do contrato de trabalho por caducidade em virtude de morte do tripulante não dispensa a empresa do pagamento integral da retribuição do mês em curso.

2 — O disposto no número anterior é aplicável aos períodos de férias e subsídios de férias e bem assim à parte proporcional do 13.<sup>o</sup> mês.

#### Cláusula 127.<sup>a</sup>

(Rescisão do contrato por iniciativa do tripulante)

1 — A menos que exista justa causa, nenhum tripulante poderá rescindir o contrato de trabalho sem avisar previamente a empresa com a antecedência mínima de 2 meses.

2 — O aviso prévio referido no n.º 1 será reduzido a 1 mês, no caso de o tripulante ter menos de 2 anos completos de antiguidade de companhia.

3 — Se o tripulante não cumprir, total ou parcialmente, o prazo de aviso prévio, pagará à empresa, a título de indemnização, o valor da retribuição correspondente ao período de aviso prévio em falta.

4 — Poderá a empresa prescindir, a solicitação do tripulante, do aviso prévio e da correspondente indemnização.

5 — Os tripulantes femininos que se encontrem em período de gravidez e até 1 ano após o parto ficam dispensados de pagar a indemnização referida no n.º 3, caso denunciem o contrato sem aviso prévio.

#### Cláusula 128.<sup>a</sup>

(Despedimento colectivo)

1 — Sem prejuízo da necessidade de assegurar o funcionamento eficaz da empresa ou serviço, em caso de redução de pessoal devem ter preferência na manutenção do emprego, ouvidas as entidades representativas dos tripulantes, e dentro de cada categoria profissional:

- a) Os mais antigos;
- b) Os mais idosos;
- c) Os que têm mais encargos familiares;
- d) Os mais capazes, experientes ou qualificados;
- e) Os que têm nacionalidade portuguesa.

2 — Com prejuízo do disposto no n.º 1, no caso de o despedimento colectivo vir a afectar os tripulantes com idade compreendida entre os 30 e os 55 anos, deverão, entre estes, ter preferência na manutenção do emprego, em primeiro lugar, os mais idosos.

3 — Sem prejuízo do princípio da reciprocidade, os tripulantes estrangeiros a exercer funções no sector visado pelo despedimento serão os primeiros a ser por ele afectados.

4 — O despedimento colectivo dá ao tripulante o direito a uma indemnização calculada nos termos previstos no n.º 2 da cláusula 125.<sup>a</sup>

5 — Durante um ano a contar da data do despedimento, os tripulantes afectados beneficiam de preferência de admissão, seguindo-se nesta os critérios mencionados nos n.ºs 1 e 2.

6 — A preferência referida no número anterior mantém-se no caso de transformação.

7 — A empresa deverá, por carta registada com aviso de recepção, dar conhecimento aos titulares do direito de preferência da possibilidade de o exercerem, pelo mesmo meio, no prazo de 15 dias.

8 — Se a empresa, por qualquer modo, obstar ao exercício do direito do preferente, ficará obrigada ao pagamento de uma compensação equivalente à retribuição de tantos meses quantos os anos de serviço do tripulante na empresa, até ao limite de 12 meses para os tripulantes até aos 50 anos de idade e de 18 ou 24 meses, respectivamente, para os que contem mais de 50 ou de 55 anos de idade.

#### Cláusula 129.<sup>a</sup>

(Encerramento temporário)

1 — No caso de encerramento temporário, nos termos legais, do estabelecimento ou diminuição de laboração por facto imputável à empresa ou por razão do interesse desta, os tripulantes afectados manterão o direito ao lugar e à retribuição.

2 — No caso de encerramento temporário do estabelecimento ou de diminuição de laboração por caso fortuito ou de força maior, os tripulantes afectados manterão o direito ao lugar.

3 — Se o encerramento se torna definitivo, aplicar-se-á o disposto na cláusula seguinte, a partir dessa data.

#### Cláusula 130.<sup>a</sup>

(Encerramento definitivo do estabelecimento)

1 — No caso de encerramento definitivo dos serviços, quer seja da exclusiva iniciativa da empresa, quer ordenado pelas autoridades competentes, os contratos de trabalho caducam decorridos 3 meses, excepto se a empresa puder conservar os tripulantes noutros serviços próprios ou se, integrando-se, fundindo-se ou dando origem a nova pessoa colectiva de direito privado ou de direito público, a sua transformação envolver a transmissão da posição que dos contratos de trabalho decorre para a empresa.

2 — Sem prejuízo das disposições legais aplicáveis ao despedimento colectivo, todos os tripulantes cujo con-

trato caducar terão direito a uma indemnização, assim calculada:

- a) 2 meses de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante não tiver uma antiguidade superior a 10 anos;
- b) 2 meses e meio de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante tiver uma antiguidade superior a 10 anos.

3 — A indemnização nunca poderá ser inferior a 4 meses de retribuição.

#### Cláusula 130.<sup>a</sup>-A

##### (Falência)

1 — A declaração judicial de falência não faz caducar os contratos de trabalho.

2 — O administrador da falência satisfará integralmente as retribuições que se forem vencendo até o estabelecimento ser definitivamente encerrado.

### CAPÍTULO X

#### Medicina do trabalho

#### Cláusula 131.<sup>a</sup>

##### (Generalidades)

1 — A empresa manterá em funcionamento um serviço de saúde ocupacional privativo, o qual garantirá as actividades de medicina do trabalho, de acordo com as disposições legais aplicáveis.

2 — A empresa assegurará, permanentemente, em condições de actuação imediata, a existência de uma ambulância, devidamente equipada, nas suas instalações do Aeroporto de Lisboa, bem como a prestação imediata dos primeiros socorros por pessoal devidamente habilitado para o efeito.

#### Cláusula 132.<sup>a</sup>

##### (Competência)

1 — Compete, em especial, aos médicos do trabalho:

- a) Realizar exames médicos de admissão, bem como exames periódicos especiais dos tripulantes, devendo ser sempre participado ao examinado o resultado;
- b) Vigiar a adaptação dos tripulantes ao seu trabalho, bem como a sua readaptação e reeducação profissional, quando for caso disso;
- c) Aconselhar os responsáveis pelos serviços e os tripulantes na distribuição e reclassificação destes;
- d) Velar e inspeccionar periodicamente as condições de higiene dos locais de trabalho e instalações anexas;
- e) Prestar assistência urgente às vítimas de acidentes de trabalho ou doença súbita ocorridos no local de trabalho, quando solicitada pelo pes-

soal de enfermagem de serviço. Fora das horas normais de serviço dos médicos de medicina do trabalho essa assistência pode ser prestada por qualquer médico designado pela empresa;

- f) Fomentar a educação do pessoal em matéria de saúde, higiene e segurança, ministrando conselhos sempre que necessários ou solicitados pelos tripulantes, bem como promovendo a realização de cursos regulares de primeiros socorros e higiene no trabalho;
- g) Colaborar com os competentes órgãos representativos dos tripulantes e com quaisquer serviços da empresa que solicitem tal colaboração, sem prejuízo das actividades essenciais do serviço de medicina do trabalho;
- h) Tornar efectiva a protecção de todo o pessoal contra doenças infecto-contagiosas, seguindo os planos de vacinação e outras medidas preventivas, no condicionalismo nacional e internacional, de acordo com as instruções da Direcção-Geral de Saúde.

2 — Em cumprimento do disposto na alínea a) do n.º 1, serão realizados anualmente exames médicos aos tripulantes com idade superior a 45 anos e de 2 em 2 anos aos demais tripulantes.

3 — Os exames médicos anuais têm por fim, especificamente, verificar a repercussão do trabalho e das suas condições no tripulante e vigiar a sua saúde.

4 — O médico do trabalho, sempre que a saúde do tripulante o justifique, poderá encurtar a periodicidade do exame.

#### Cláusula 133.<sup>a</sup>

##### (Exclusão de competência)

1 — No âmbito das suas actividades na empresa, os médicos do trabalho da empresa não intervirão:

- a) Na fiscalização das ausências dos tripulantes, independentemente do motivo que as determinou;
- b) Como peritos ou testemunhas da empresa em processos judiciais nos casos susceptíveis de determinar indemnização aos tripulantes, bem como naqueles que ponham em confronto os interesses da empresa e dos tripulantes.

2 — Os exames médicos para concessão ou revalidação de certificados de voo serão da exclusiva competência da entidade para o efeito legalmente designada.

### CAPÍTULO XI

#### Regime especial para tripulantes femininos

#### Cláusula 135.<sup>a</sup>

##### (Outras regalias)

1 — O pessoal navegante feminino com filhos até 3 anos de idade, e desde que o solicite, poderá, com o acordo da empresa, ser transferido temporariamente para serviços em terra compatíveis com as suas apti-

dões profissionais e categoria, mantendo-se o seu vencimento de categoria.

2 — Condicionado às disponibilidades de serviço, poderá o pessoal navegante feminino, desde que o solicite, ser nomeado apenas para equipamentos de voo de médio curso, desde que as suas obrigações familiares o justifiquem.

## CAPÍTULO XII

### Disposições gerais e transitórias

#### Cláusula 136.<sup>a</sup>

##### (Contactos com os tripulantes)

1 — O tripulante não pode ser contactado por razões de serviço:

- a) Durante o período nocturno de repouso;
- b) Durante o período diurno de repouso, quando este seja subsequente a um período nocturno de trabalho;
- c) Em quaisquer circunstâncias, na base, entre as 24 e as 6 horas, excepto se estiver de assistência, de reserva ou estiver escalado para um serviço de voo com apresentação prevista para aquele período ou com apresentação prevista entre as 6 e as 8 horas.

2 — Para efeitos da alínea b) do número anterior não se considera período de trabalho nocturno aquele cuja apresentação ocorra posteriormente às 6 horas.

#### Cláusula 137.<sup>a</sup>

##### (Regulamentação interna)

1 — Constituem objecto de regulamentação obrigatória as seguintes matérias:

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

2 — Compete à empresa elaborar, no prazo de 30 dias, os projectos de regulamentação das matérias referidas no número anterior, que submeterá a parecer do sindicato outorgante, a emitir no prazo de 30 dias contados após a data da sua recepção.

3 — Considera-se que foi preenchida a formalidade de emissão de parecer se, no prazo referido no número anterior, este não for entregue à empresa.

4 — Em caso de parecer desfavorável do sindicato, a matéria controvertida será decidida por uma comissão arbitral, não sendo, porém, aplicável aos árbitros de parte o disposto no n.º 3 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro.

5 — Se a empresa não cumprir o prazo previsto no n.º 2 desta cláusula, compete ao sindicato proceder à elaboração dos respectivos projectos.

#### Cláusula 138.<sup>a</sup>

##### (Regulamentação de utilização de tripulantes técnicos)

1 — No prazo de 30 dias a empresa ou o sindicato apresentará uma proposta de regulamento de utilização de tripulantes, que será objecto de negociação durante 30 dias.

2 — Caso se verifique desacordo entre a empresa e o sindicato em relação a uma ou mais cláusulas do referido regulamento será constituída uma comissão arbitral, que decidirá, em conformidade com a lei, os regulamentos e o presente AE.

#### Cláusula 140.<sup>a</sup>

##### (Controle de planeamento e escalas)

O sindicato poderá efectuar, sempre que o pretenda, análises ao planeamento, sua execução e controle histórico.

#### Cláusula 141.<sup>a</sup>

##### (Estatísticas de voo)

A empresa obriga-se a fornecer com oportunidade ao sindicato todos os elementos estatísticos sobre utilização de tripulantes.

#### Cláusula 143.<sup>a</sup>

##### (Transmissão de exploração)

1 — Em caso de transmissão de exploração, fusão ou incorporação, salvo regime mais favorável, não se alterará a aplicabilidade do disposto neste AE.

2 — O não cumprimento do número anterior dá aos tripulantes o direito de denunciarem o contrato, sem prejuízo das indemnizações previstas para a rescisão com justa causa por parte do tripulante ou para o encerramento do estabelecimento, conforme a situação que venha a resultar dos fenómenos previstos no n.º 1.

#### Cláusula 144.<sup>a</sup>

##### (Penalidades)

As infracções a qualquer das cláusulas deste AE serão punidas nos termos legais.

#### Cláusula 146.<sup>a</sup>

##### (Manutenção temporária dos regulamentos em vigor)

Enquanto não entrarem em vigor os regulamentos previstos na cláusula 137.<sup>a</sup>, as matérias previstas para neles serem regulamentadas continuarão a reger-se pelos regulamentos em vigor.

#### Cláusula 147.<sup>a</sup>

##### (Novas condições de trabalho fixadas por este AE)

Acordam expressamente as partes outorgantes que as condições de trabalho estabelecidas no presente AE são globalmente mais favoráveis que as do ACT anterior.

Relação das cláusulas e regulamentos que foram remetidos para decisão arbitral:

- Cláusula 15.<sup>a</sup> (Antiguidades).
- Cláusula 16.<sup>a</sup> (Escalonamento na categoria).
- Cláusula 25.<sup>a</sup> (Promoções).
- Cláusula 27.<sup>a</sup>-A (Condições mínimas de acesso ao processo de avaliação).
- Cláusula 27.<sup>a</sup>-B (Disposição transitória).
- Cláusula 30.<sup>a</sup> (Progressão técnica).
- Cláusula 36.<sup>a</sup> (Reconversão de tripulantes técnicos).
- Cláusula 42.<sup>a</sup>-A (Tripulação tipo).
- Cláusula 42.<sup>a</sup>-B (Tripulação mínima para serviço de voo comercializado).
- Cláusula 44.<sup>a</sup> (Serviço de voo).
- Cláusula 45.<sup>a</sup> (Serviço de assistência).
- Cláusula 46.<sup>a</sup>-A (Limites de serviço de voo do PNC).
- Cláusula 49.<sup>a</sup> (Alterações às escalas).
- Cláusula 53.<sup>a</sup> (Prazo mínimo para aceitação de serviço de voo).
- Cláusula 57.<sup>a</sup> (Período de repouso).
- Cláusula 84.<sup>a</sup>-A (Comissão de vendas).
- Cláusula 116.<sup>a</sup> (Seguro).
- Cláusula 134.<sup>a</sup> (Protecção na gravidez e maternidade).

Regulamento de carreira profissional e utilização do PNC.

Relação das cláusulas que, por acordo entre as partes, foram eliminadas:

- Cláusula 23.<sup>a</sup> (Admissão de pessoal estrangeiro).
- Cláusula 139.<sup>a</sup> (Regulamentação de utilização de tripulantes).
- Cláusula 142.<sup>a</sup> (Operação turbo-hélice).
- Cláusula 145.<sup>a</sup> (Definição de dias úteis).

Lisboa, 12 de Junho de 1984.

Pela TAP — Air Portugal, E. P.:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil:

(Assinaturas ilegíveis.)  
Mafalda Barbosa.

Depositado em 8 de Março de 1985, a fl. 16 do livro n.º 4, com o n.º 104/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

### Decisão arbitral sobre o diferendo entre a TAP — Air Portugal, E. P., e o Sind. Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil

1 — Por dificuldades insuperáveis surgidas no decurso das negociações com vista à celebração de uma convenção colectiva entre a TAP—Air Portugal, E. P., e o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), decidiram estas entidades, por acordo, recorrer ao mecanismo instituído pelo artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro.

2 — Indicados pela TAP e pelo SNPVAC os respectivos árbitros de parte, Drs. Nogueira de Brito e Carlos Cruz, respectivamente, veio o árbitro presidente a ser designado por despacho conjunto dos Secretários de Estado do Trabalho e dos Transportes, sendo para tal indicado, por designação da Secretaria de Estado dos Transportes, o Dr. Euclides Costa Campos.

3 — A matéria submetida a arbitragem é a que consta do já referido despacho conjunto, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 8, de 29 de Fevereiro de 1984, a pp. 255 e 256.

4 — No decurso da arbitragem analisou-se ampla e profundamente a matéria controvertida, e, para efeito

de obtenção de esclarecimentos, tiveram audição por parte dos árbitros representantes da TAP e do SNPVAC, conforme melhor resulta dos actos que também em anexo se juntam.

5 — Finalmente, e após uma última abordagem à matéria submetida a arbitragem, assumiram os árbitros de parte o compromisso de, até ao dia 25 de Abril de 1984, enviarem ao árbitro presidente as suas posições finais com uma sintética nota justificativa, o que ocorreria após um encontro entre ambos, posto o que aguardariam convocatória do árbitro presidente a fim de lhes ser dado conhecimento prévio da posição final.

6 — O árbitro indicado pelo SNPVAC entregou ao árbitro presidente a sua posição final quanto ao articulado no dia 26 de Abril de 1984; a nota justificativa recebeu-a o árbitro presidente em 2 de Maio de 1984. Ambas se juntam em anexo.

7 — O árbitro indicado pela TAP — Air Portugal, E. P., somente em 4 de Maio de 1984 fez entrega ao árbitro presidente da sua posição final, vindo esta versão feita por remissões e só parcialmente justificada; só posteriormente, em 11 de Maio de 1984, foi dado ao árbitro presidente receber a posição final, esta já

efectivamente completa. Ambos os documentos se juntam igualmente.

8 — Do que vem a referir-se resulta que, e pese embora a urgência sempre manifestada pelo conhecimento da decisão da comissão arbitral sobre a matéria que lhe foi submetida, não pôde a mesma ter sido proferida antes da data presente.

9 — Do cotejo das já referidas posições assumidas pelos árbitros de parte resulta manifesto o consenso relativamente a parte da matéria submetida a esta arbitragem; relativamente à matéria que continua controvertida entrou o árbitro presidente a proceder à sua análise ponderada, do que veio a resultar a posição final.

10 — Dada a extensão de toda a matéria arbitrável, entrar-se-á de imediato a transcrever a redacção final que a cada cláusula foi dada, após o que se seguirão notas pontuais do árbitro presidente, notas essas que assim constituirão a justificação da sua posição.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### (Antiguidades)

1 — A antiguidade dos tripulantes é considerada sobre os seguintes aspectos:

- a) Antiguidade de companhia;
- b) Antiguidade de serviço;
- c) Antiguidade na categoria;
- d) Antiguidade na função.

2 — A antiguidade de companhia é contada a partir da data de início do primeiro curso de voo para a profissão, desde que nele seja obtida aprovação ou da entrada ao serviço da empresa, se esta for anterior.

3 — A antiguidade de serviço é contada a partir da data de início do primeiro curso de qualificação para a profissão ao serviço da empresa, desde que nele seja obtida aprovação (acordado).

4 — Para elementos oriundos do mesmo curso geral, a antiguidade de serviço é contada desde a data de início do primeiro curso de qualificação para a profissão que para esses elementos se realizar, independentemente do tipo de equipamento.

4.1 — Para efeitos do disposto no n.º 4 e sem prejuízo das situações ocorridas até à data da entrada em vigor da presente norma, entende-se que são oriundos do mesmo curso geral os elementos integrados em turmas cujo início de instrução tenha lugar dentro do prazo de 60 dias contado a partir da data do início da instrução dada à primeira turma.

5 — No caso dos técnicos de voo oriundos das funções de M/V, R/O e navegador, a contagem da antiguidade de serviço far-se-á a partir da data da largada conjunta que a cada um foi atribuída na sua função de origem.

6 — A antiguidade na categoria é contada a partir da data da largada conjunta no exercício da função correspondente a uma categoria profissional.

6.1 — A largada conjunta é definida pela data da primeira largada (individual) dos elementos que frequentaram com aproveitamento o mesmo curso de acesso à categoria.

6.2 — Para efeitos de definição de antiguidade na categoria, as categorias de C/C e S/C foram criadas, respectivamente, em Setembro de 1975 e Junho de 1978.

7 — A antiguidade na função é o período de tempo de desempenho efectivo da função de voo correspondente a uma categoria profissional, contado nos termos da cláusula 17.<sup>a</sup>

7.1 — Para efeitos de contagem de antiguidade na função, o exercício efectivo das funções de C/C e S/C abrangerá os períodos anteriores à criação das respectivas categorias, desde que desempenhadas sem limitação de linhas.

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### (Escalonamento na categoria)

1 — A posição relativa entre os elementos de uma mesma categoria é determinada com base na data do respectivo acesso a essa categoria (acordado).

1.1 — Quando dentro de uma categoria se verificar a distinção entre tripulantes afectos a equipamentos de L/C e M/C, o escalonamento dentro dessa categoria será feito em função dos referidos equipamentos.

2 — Em caso de igualdade de antiguidade determinada nos termos do n.º 1, a posição relativa será definida pela classificação obtida no respectivo curso de acesso à categoria (acordado).

3 — Em caso de igualdade de classificação no curso de acesso à categoria, será considerado mais antigo o elemento que tiver maior antiguidade de serviço; em caso de igualdade, será mais antigo o elemento que tiver maior antiguidade de companhia; se a igualdade se mantiver ainda, será mais antigo o de maior idade (acordado).

#### Cláusula 25.<sup>a</sup>

##### (Promoções)

As promoções obedecerão ao anexo II, letra C — Evolução na carreira profissional.

#### Cláusula 27.<sup>a</sup>

##### (Condições mínimas de acesso ao processo de avaliação)

1 — Serão admitidos ao processo de avaliação os tripulantes que, para além das condições estabelecidas no n.º 2 da cláusula 14.<sup>a</sup> do presente AE e no regulamento da carreira profissional e utilização do PNC a ele anexo, satisfaçam o valor padrão de verificação fixado e publicado, para este efeito, em Janeiro do ano anterior ao da avaliação.

2 — O valor padrão referido no n.º 1 é estabelecido com base na pontuação média das verificações efectuadas nos 2 anos civis anteriores ao mês de Janeiro em que é fixado o valor padrão.



3 — As verificações a que se refere o número anterior são, na avaliação para C/C, as de todos os CAB, e na avaliação para S/C, as de todos os C/C.

4 — Os actuais comissários e assistentes de bordo com a qualificação de F/C, constantes da lista anexa, que faz parte integrante do presente AE, têm prioridade no acesso à chefia de cabina, em relação a todos os comissários e assistentes de bordo.

#### Cláusula 30.<sup>a</sup>

##### (Progressão técnica)

1 — A progressão técnica consiste no acesso determinado em função de factores técnicos, tal como se encontra previsto no regulamento da carreira profissional e utilização do PNC anexo ao presente AE.

2 — Quando a empresa adquirir novos tipos de equipamento, obriga-se a consultar o sindicato para aplicação do disposto no n.º 1.

3 — As nomeações para qualquer progressão técnica fazem-se pelo escalonamento na categoria, desde que os tripulantes reúnam as seguintes condições gerais:

- a) Não terem qualquer restrição ou limitação;
- b) Possuírem a experiência mínima estabelecida no regulamento a que se refere o n.º 1.

4 — Entende-se por restrição a perda temporária ou definitiva de qualidades físicas comprovada por exame médico a cargo do organismo oficial competente.

5 — Entende-se por limitação a perda temporária ou definitiva de qualidades técnicas resultante de falta de treino ou conhecimento técnico, comprovada por três verificações efectuadas por três verificadores diferentes, considerando-se válida a decisão tomada por maioria.

6 — Para que qualquer progressão técnica se concretize, é necessário que o tripulante tenha completado com aproveitamento o curso e estágio em linhas respeitantes à nova qualificação.

#### Cláusula 36.<sup>a</sup>

##### (acordada)

##### (Reconversão de tripulantes técnicos)

1 — A empresa poderá proceder à reconversão de tripulantes técnicos em excesso, de acordo com os parâmetros técnicos estabelecidos para cada equipamento, desde que essa reconversão se efectue para o equipamento imediatamente anterior.

2 — A empresa procederá à reconversão dos tripulantes técnicos pela ordem inversa da sua antiguidade de serviço, dando prioridade aos tripulantes que, para o efeito, se ofereçam voluntariamente.

3 — Na definição dos parâmetros a que se refere o n.º 1 serão ouvidos os sindicatos interessados.

4 — A empresa poderá não proceder à reconversão dos tripulantes técnicos com mais de 58 anos de idade, desde que as vagas correspondentes sejam preenchidas por comandantes a formar ou co-pilotos a admitir.

#### Cláusula 42.<sup>a</sup>

##### (Tripulação tipo)

1 — A tripulação tipo em serviço de voo comercializado e para cada tipo de avião e versão é a seguinte:

	CONF Linha	Todas OPO/FAO	Y		C+Y Todas	F+Y Todas
			NAC	INT		
B 727/100 .....	Total .....	(a)	4	4	5	5
	Incluindo C/C .....	1	1	1	1	1

	CONF Linha	Todas OPO/FAO	Y		C(C27)+Y Todas	C(27 45)+Y Todas	F(27)+Y Todas
			NAC	INT			
B 727/200 .....	Total .....	(a)	5	6	6	(b) 7	6
	Incluindo C/C .....	1	1	1	1	1	1

	CONF Linha	Todas OPO/FAO	Y		C+Y Todas	F+Y Todas
			NAC	INT		
B 737/200 .....	Total .....	(a)	4	4	5	5
	Incluindo C/C .....	1	1	1	1	1

	CONF Linha	Todas OPO/FAO	Y		CY Todas	C+Y Todas	F+Y Todas
			NAC	INT			
B 707 .....	Total .....	(a)	5	6	4	6	6
	Incluindo C/C .....	1	1	1	1	1	1

	CONF Linha	Todas OPO/FAO	Y Todas	C+Y Todas	F+Y Todas	F+C+Y Todas
L-1011/500	Total .....	(a)	9	10	10	11
	Incluindo:					
	S/C .....	1	1	1	1	1
	C/C .....	1	2	2	2	2
M/C .....	Total .....	-	10	10	10	11
	Incluindo:					
	S/C .....	-	1	1	1	1
	C/C .....	-	2	2	2	2

(a) OPO e FAO — A tripulação mínima de segurança, desde que se mantenham os padrões actuais de serviço.

(b) Quando o número de passageiros embarcados em *executive class* for < 27, o número de PNC poderá ser reduzido em 1 CAB.

2 — Quando, fora da base, ocorra indisponibilidade de um tripulante por razões não imputáveis à empresa, e este tripulante não possa ser substituído com oportunidade, este facto terá as seguintes consequências:

2.1 — Se o tripulante em falta for o S/C nos aviões *WB* ou o C/C nos restantes aviões, o serviço de voo não pode realizar-se enquanto este não for substituído.

2.2 — Se o tripulante em falta for qualquer um dos restantes elementos da tripulação, o serviço de voo realiza-se:

- a) Sem alteração da versão, se a versão planeada não incluir F/C;
- b) Com alteração da versão, se a versão planeada incluir F/C.

3 — No avião *L-1011*, quando integrado na tripulação um elemento qualificado em F/C, este ocupará o posto de trabalho de chefe da zona B (B1).

4 — A empresa deverá nomear para serviço de voo, na medida do possível, os tripulantes de cabina na proporção de 50% entre comissários e assistentes de bordo.

5 — A empresa não poderá nomear tripulações de cabina unicamente constituídas por tripulantes femininos ou masculinos, sem prejuízo das situações em que desta norma possa resultar o cancelamento do serviço de voo.

6 — A tripulação de cabina considera-se reforçada sempre que seja aumentada em 100%.

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

8 — A tripulação tipo de novos tipos de avião a utilizar pela empresa carecerá de acordo prévio com o sindicato.

9 — Nos serviços de voo, os comissários e assistentes de bordo com a qualificação F/C, referidos no n.º 4 da cláusula 27.<sup>a</sup>-A e constantes da lista anexa ao presente AE, ocuparão prioritariamente os lugares de CAB da zona da frente do avião ou de chefia de zona, quando esta última não tenha necessariamente de ser chefiada por um tripulante com a categoria de C/C.

Cláusula 44.<sup>a</sup>

(Serviço de voo)

1 — O tripulante escalado para o serviço deverá apresentar-se no aeroporto com a antecedência mínima estabelecida pela empresa.

2 — O início da contagem de tempo de voo (saída dos calços) deverá verificar-se dentro das 4 horas seguintes à hora de apresentação do tripulante para iniciar um serviço de voo, findas as quais poderá o mesmo dele desligar-se.

Cláusula 45.<sup>a</sup>

(Serviço de assistência)

1 — O tripulante em serviço de assistência só poderá ser nomeado para serviços de voo ou simulador com apresentação compreendida entre uma hora após o seu início e uma hora após o seu termo (acordado).

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

3 — O número de tripulantes em serviço de assistência não poderá ultrapassar 25% do total por função em cada equipamento ou tipo de operação.

4 — O serviço de assistência constituirá um único período com o limite mínimo de 3 horas e máximo de 6 horas (acordado).

5 — O limite máximo referido no número anterior poderá ser elevado até 12 horas, desde que nele se inclua, obrigatoriamente, o período compreendido entre as 23 e as 7 horas (acordado).

6 — Sempre que a assistência, por imposição da empresa, tenha lugar no aeroporto o seu limite máximo é reduzido a 4 horas (acordado).

7 — Entre o termo de um período de assistência e o início do seguinte têm de mediar pelo menos 24 horas (acordado).

8 — Sempre que um tripulante em serviço de assistência seja nomeado para um serviço de voo ou simulador só ficará desligado da assistência desde que realize esse serviço de voo ou simulador, ou se tenha verificado a apresentação, ou sido recolhido pelo transporte (acordado).

9 — Sem prejuízo das situações decorrentes da aplicação do n.º 11 e do estabelecido no n.º 12, o serviço de assistência não poderá ter início nem termo entre as 0 horas e 1 minuto e as 5 horas e 59 minutos, podendo, porém, incluir este período na sua totalidade (acordado).

10 — Os serviços de assistência serão equitativamente distribuídos por todos os elementos da mesma categoria afectos ao mesmo equipamento ou tipo de operação, incluindo verificadores, na proporção da sua efectividade de serviço.

11.1 — O serviço de assistência só pode ser planeado para ter início às 0 horas, às 6 horas, às 9 horas, às 12 horas, às 15 horas, às 18 horas e às 21 horas.

11.2 — Se o termo de um período de repouso coincidir, no todo ou em parte, com um período de assistência planeado, o tripulante só entrará de assistência decorrida 1 hora após o termo do repouso.

12 — O tripulante poderá ainda, sem aplicação do estipulado nos n.ºs 4 e 11.1 desta cláusula, ser nomeado de assistência especificamente para um determinado serviço de voo, só dela ficando desligado decorrida 1 hora após os calços previstos ou comunicada ao tripulante a saída do referido voo.

#### Cláusula 46.ª-A

##### (Limites de serviço de voo do PNC)

1 — Sem prejuízo das situações previstas nos n.ºs 5 e 6 desta cláusula, o limite máximo do serviço de voo para uma tripulação de cabina é de 13 horas e 30 minutos.

2 — No caso de o período de serviço de voo compreender, no todo ou em parte, o período das 23 às 7 horas, o máximo previsto no número anterior será diminuído de uma hora (acordado).

3 — Por cada aterragem além da segunda e até à sexta, inclusive, os máximos de períodos de voo são diminuídos de 30 e 15 minutos, para aviões de reacção e de hélice, respectivamente (acordado).

4 — A diminuição dos máximos de período de serviço de voo prevista no número anterior é, para os casos da sétima aterragem e seguintes, de 60 e 30 minutos (acordado).

5 — O máximo de período de serviço de voo constante no n.º 1 será aumentado de 1 hora quando a tripulação técnica for reforçada de um comandante e de 2 horas quando a tripulação técnica for reforçada de um comandante e de um T/V. A tripulação de cabina, nestas circunstâncias, verá o seu tempo de repouso aumentado na base, conforme consta da cláusula 57.ª, n.º 8 (acordado).

6 — Quando a tripulação de cabina (tripulação tipo — cláusula 42.ª-A) for reforçada em 100%, o máximo de período de serviço de voo será aumentado de 4 horas (acordado).

7 — O comandante poderá alargar para os limites estabelecidos na lei o período de serviço de voo, sempre que tal se mostre necessário à realização do serviço de voo, isto é, o limite máximo previsto no n.º 1 poderá ser alargado para 15 horas, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 5 e 6 (acordado).

8 — O tripulante de cabina não poderá iniciar um período de serviço de voo compreendido, no todo ou em parte, entre as 23 e as 7 horas, se na noite anterior não tiver gozado um período nocturno de repouso (acordado).

9 — A empresa, a solicitação do sindicato, deverá informá-lo, no prazo de 30 dias, das razões que levaram o comandante à aplicação do n.º 7 desta cláusula.

#### Cláusula 49.ª

##### (Alterações às escalas)

1 — Quando necessidades de serviço o exigirem, a empresa poderá escalar tripulantes para serviço de voo, de assistência ou simulador, com a antecedência mínima de 72 horas relativamente ao início do serviço (acordado).

2 — Fora do prazo previsto no número anterior e sem prejuízo do disposto nas cláusulas 50.ª e 52.ª, as nomeações resultantes de alterações às escalas carecem de acordo prévio do tripulante (acordado).

3 — A empresa não deverá proceder a nomeações para serviço de voo nos termos do n.º 2 se dispuser de tripulantes de reserva ou de assistência (acordado).

4 — Quando o tripulante se encontrar estacionado fora da base, a empresa poderá proceder livremente à

sua nomeação para serviço de voo, nas seguintes condições:

- a) Desde que o novo serviço de voo não escale a base antes do seu termo;
- b) Desde que o novo serviço de voo não se inicie na base;
- c) Desde que o novo serviço de voo seja em substituição de um já programado com início na base e cujo tempo de rotação ATA/STD, na base, não exceda a rotação já programada ou 2 horas quando a duração desta última for inferior.

#### Cláusula 53.<sup>a</sup>

(Prazo mínimo para aceitação de serviço de voo)

A empresa, por razões de segurança, não deverá convocar ou contactar um tripulante para efectuar um serviço de voo do qual este não tenha conhecimento, com antecedência inferior a 12 horas em relação à hora de apresentação, salvo quando se encontrar nas seguintes condições:

- a) Assistência (cláusula 45.<sup>a</sup>);
- b) Reserva (cláusula 51.<sup>a</sup>);
- c) Anulação de nomeação (cláusula 50.<sup>a</sup>);
- d) No decurso de um serviço de voo (cláusula 49.<sup>a</sup>);
- e) Fora da base, no termo de um período de repouso.

#### Cláusula 57.<sup>a</sup>

(Período de repouso)

1 — Salvo o disposto no número seguinte, o período de repouso de um tripulante terá a duração mínima igual ao maior de dois valores seguintes:

1,5 do período de serviço ou 10 horas.

2 — Tratando-se de serviços de voo em que a variação de longitude entre os locais de início e de chegada seja igual ou superior a 60°, o período de repouso terá a duração igual ao maior dos dois valores seguintes:

1,5 do período de serviço de voo ou 20 horas.

3 — No regresso à base, após a execução de um serviço de voo abrangido pelo disposto no número anterior, o tripulante beneficiará de 48 horas de período de repouso, incluindo 2 períodos nocturnos de repouso consecutivos (acordado).

4 — O repouso previsto no número anterior será acrescido, na base de 12 horas, na sequência de um serviço de voo com uma aterragem nocturna intermédia, quando o repouso antecedente não tenha tido 2 períodos nocturnos de repouso.

5 — Após um serviço de voo, o período de repouso só terá início depois de um intervalo de tempo não inferior a 45 minutos, acrescido do tempo de transporte previsto no regulamento a que se refere a alínea d) da cláusula 137.<sup>a</sup> (acordado).

6 — Nenhum tripulante poderá iniciar um serviço de voo antes de decorrido um período de 45 minutos após o termo do período de repouso, acrescido do tempo de transporte fixado nos termos do número anterior.

7 — Entre um período de trabalho no solo e um período de serviço de voo haverá um período de repouso mínimo de 8 horas e nunca inferior àquele (acordado).

8 — Na sequência de um serviço de voo realizado nos termos do n.º 5 da cláusula 46.<sup>a</sup>-A, o período de repouso subsequente será aumentado, respectivamente, de 4 ou 8 horas conforme o limite de serviço de voo previsto no n.º 1 da mesma cláusula tenha sido ultrapassado até 1 hora ou de 1 até 2 horas.

9 — O comandante poderá reduzir a 10 horas os períodos de repouso intercalar não planeados e resultantes de irregularidades operacionais verificadas após o início do serviço de voo, desde que tal não determine a prestação de serviço em 2 períodos nocturnos consecutivos.

#### Cláusula 84.<sup>a</sup>

(Comissão de vendas)

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

#### Cláusula 116.<sup>a</sup>

(Seguro)

1 — A empresa garantirá aos tripulantes um seguro cobrindo os riscos de morte, incapacidade permanente ou perda de licença de voo e incapacidade temporária total ou parcial, resultante de doença ou acidente, inerte ou não à prestação de trabalho, bem como os riscos a que se referem as cláusulas 114.<sup>a</sup> e 115.<sup>a</sup>, não podendo resultar desta garantia um encargo superior a 7% do valor da massa salarial do ano anterior.

2 — A empresa e os sindicatos interessados poderão em qualquer momento acordar a substituição dos riscos cobertos por quaisquer outros que as circunstâncias justifiquem (acordado).

3 — A empresa poderá desonerar-se das obrigações decorrentes dos n.ºs 1 e 2, participando até ao limite do encargo referido no n.º 1 no pagamento do prémio da apólice outorgada pelo SNPVAC.

4 — Se se verificar a situação prevista no número anterior, os sindicatos obrigam-se a incluir na relação das pessoas seguras os tripulantes não sindicalizados.

#### Cláusula 134.<sup>a</sup>

(Protecção na gravidez e maternidade)

1 — Os tripulantes femininos em estado de gravidez clinicamente comprovado serão colocados temporariamente em serviço de terra compatível com as suas aptidões profissionais e categoria, sempre sem diminuição da sua retribuição.

2 — O disposto no número anterior aplica-se quer a pedido da tripulação quer por decisão da empresa.

3 — No período da maternidade, terão as tripulantes direito a faltar durante 90 dias, cobrindo a TAP integralmente a diferença entre os subsídios da Previdência e a retribuição normal da tripulante, ou pagando-a integralmente, caso a tripulante não tenha direito a tal subsídio por falta de tempo de inscrição na Previdência.

4 — Dos 90 dias referidos no número anterior, 60 deverão ser gozados obrigatória e imediatamente após o parto; os restantes 30 dias poderão ser gozados, total ou parcialmente, antes ou depois do parto.

5 — Em caso de hospitalização do recém-nascido dentro do período abrangido pela licença de maternidade, esta poderá ser interrompida até à data em que esse internamento cesse e retomada a partir de então até final do período.

6 — No caso de aborto ou de parto de nado-morto o período referido no n.º 3 será de 30 dias, no máximo a graduar pelo médico de serviço dos serviços médico-sociais em função das condições de saúde da mulher.

7 — O direito de faltar no período de maternidade constante do n.º 3 cessa nos casos de morte de nado-vivo, ressaltando-se sempre um período de repouso de 30 dias após o parto.

8 — As faltas dadas no período de maternidade não poderão ser descontadas para quaisquer efeitos, nomeadamente para férias, antiguidade ou assiduidade.

#### Definição de categoria e respectivo âmbito de funções

##### I

#### Regulamento de carreira profissional, promoções e acessos

##### A) Categorias profissionais:

S/C — supervisor de cabina;

C/C — chefe de cabina;

CAB — comissário e assistente de bordo.

##### B) Definição de funções:

a) *Supervisor de cabina.* — Tripulante, devidamente qualificado pela empresa, que nos equipamentos de *wide-body*, supervisiona o serviço de cabina por forma a que seja prestada completa assistência aos passageiros e tripulação técnica e assegurando o seu conforto e segurança, segundo as normas e rotinas estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo. Verifica os itens de segurança de acordo com o respectivo *check-list*, bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência. Coordena o serviço nas várias zonas do avião, orientando responsáveis de zona (ou C/Cs) nas tarefas respectivas e nelas participando quando e onde entenda necessário. Elabora, com a colaboração dos outros elementos responsáveis, a documentação geral referente ao serviço de cabina, passageiros, tripulação e carga do avião. Nas escalas sem representação da empresa, efectua, quando necessário, com a supervisão do comandante e em

cooperação com os chefes de zona, as diligências adequadas ao alojamento e alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes. Quando razões prementes o justificarem, modifica as rotinas do serviço de cabina, mediante informação prévia ao comandante. É directamente responsável, perante o comandante, pela qualidade do serviço na cabina;

b) *Chefe de cabina.* — Tripulante, devidamente qualificado pela empresa, que chefia o serviço de cabina ou de zona(s) nos aviões *wide-body*, por forma a que seja prestada completa assistência aos passageiros e tripulação técnica e assegurado o seu conforto e segurança, segundo as normas e rotinas estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo. Verifica os itens de segurança de acordo com o respectivo *check-list*, bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência. Coordena o serviço em toda a cabina do avião e orienta os restantes elementos do PNC nas tarefas respectivas. Elabora, com a colaboração dos outros elementos responsáveis, a documentação geral referente ao serviço de cabina, passageiros, tripulação e carga do avião. Nas escalas sem representação da empresa, efectua, quando necessário, com a supervisão do comandante e colaboração dos outros elementos do PNC, as diligências adequadas ao alojamento e alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes. Quando razões prementes o justificarem, modifica as rotinas do serviço de cabina, mediante informação prévia ao comandante. É directamente responsável, perante o comandante, pela qualidade de serviço na cabina. Quando chefe de zona, é directamente responsável perante o supervisor de cabina;

c) *Comissário e assistente de bordo.* — Tripulante, devidamente qualificado pela empresa, que colabora directamente com o chefe de cabina, por forma que seja prestada assistência aos passageiros e tripulação técnica e assegurado o seu conforto e segurança, segundo as normas e rotinas estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo. Verifica os itens de segurança, de acordo com o respectivo *check-list*, bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência. É responsável, perante o chefe de cabina, pelo cumprimento do *check-list pre-flight*. Nas escalas sem representação da empresa, quando necessário, colabora com o chefe de cabina nas diligências adequadas ao alojamento e alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes. É directamente responsável, perante o chefe de cabina, pelo serviço executado.

##### C) Evolução de carreira profissional.

A evolução na carreira profissional é um direito de todo o tripulante e pode consubstanciar-se em dois aspectos diferentes:

a) Promoção;

b) Progressão técnica.

a) A promoção consiste no acesso do tripulante à categoria profissional imediatamente superior em nível hierárquico e dentro de cada categoria às diversas funções nela existentes. É a seguinte a evolução da carreira profissional do PNC:

CAB M/C; CAB L/C; C/C M/C; C/C L/C; S/C.

O acesso aos quadros respeitantes às diversas categorias é feito com base nas vagas efectivas existentes em cada um.

#### Condições mínimas

1 — Todo o PNC será admitido para as funções de CAB M/C.

2 — No acesso a CAB L/C terão de verificar-se cumulativamente as seguintes condições:

- a) Existência de vaga;
- b) 8 anos de exercício efectivo de função em M/C nos termos da cláusula 17.<sup>a</sup>, n.º 1;
- c) Aprovação em processo de avaliação;
- d) Inexistência de limitações ou restrições (cláusula 30.<sup>a</sup> do AE);
- e) Inexistência de factores de condicionamento (cláusula 31.<sup>a</sup> do AE).

3 — No acesso à categoria de C/C M/C (1.<sup>a</sup> chefia) observar-se-ão cumulativamente as seguintes condições:

- a) Existência de vaga;
- b) Recrutamento no âmbito de CAB L/C, por ordem decrescente do escalonamento na categoria (cláusula 16.<sup>a</sup> do AE);
- c) 4 anos de antiguidade na função de CAB L/C;
- d) Inexistência de limitações nem restrições;
- e) Inexistência de factores de condicionamento;
- f) Aprovação em processo de avaliação;
- g) Frequência com aproveitamento do curso de acesso à categoria.

4 — No acesso à categoria de C/C L/C (2.<sup>a</sup> chefia) observar-se-ão cumulativamente as seguintes condições:

- a) Existência de vaga;
- b) Recrutamento no âmbito de C/C M/C por ordem decrescente do escalonamento na categoria (cláusula 16.<sup>a</sup> do AE);
- c) 8 anos de exercício efectivo de função de C/C M/C, nos termos da cláusula 17.<sup>a</sup>, n.º 1;
- d) Inexistência de limitações ou restrições (cláusula 30.<sup>a</sup> do AE);
- e) Inexistência de factores de condicionamento (cláusula 31.<sup>a</sup> do AE);
- f) Aprovação em processo de avaliação.

5 — No acesso à categoria de S/C observar-se-ão cumulativamente as seguintes condições:

- a) Existência de vaga;
- b) Recrutamento no âmbito de C/C L/C por ordem decrescente na categoria, nos termos da cláusula 17.<sup>a</sup>, n.º 1;
- c) 5 anos de antiguidade na função C/C L/C;
- d) Inexistência de limitações ou restrições (cláusula 30.<sup>a</sup> do AE);
- e) Inexistência de factores de condicionamento (cláusula 31.<sup>a</sup> do AE);

- ., Aprovação em processo de avaliação;
- g) Frequência com aproveitamento do curso de acesso à categoria.

b) Considera-se progressão técnica a passagem, por parte de um tripulante, de um equipamento para outro mais evoluído, envolvendo ou não promoção.

## II

### Regulamento de utilização do PNC

I — Existência de 4 blocos:

Bloco A — S/C;

Bloco B — PNC actualmente afecto aos quadros de L/C;

Bloco C — PNC actualmente afecto aos quadros de M/C, com antiguidade igual ou superior ao elementos mais novo de L/C;

Bloco D — PNC com antiguidade inferior ao elementos mais novo de L/C.

II — Modo de operação dos blocos:

Na operação dos blocos deverá ser considerada a existência de meses prioritários e de meses de excepção;

Meses prioritários serão aqueles em que o PNC está afecto aos seus próprios equipamentos;

Meses de excepção serão aqueles em que o PNC está afecto aos equipamentos do outro bloco;

Bloco A — S/C — operam em *wide-body* tanto em M/C como em L/C;

Bloco B:

Meses prioritários — B707, *wide-body*;

Meses de excepção — B 727/100, B 727/200 e B 737;

Bloco C:

Meses prioritários — B 727/100, B 727/200 e B 737;

Meses de excepção — B 707, *wide-body*;

Bloco D — afectos apenas aos equipamentos B 727/100, B 727/200 e B 737.

Duração dos meses de excepção — 3 meses.

III — Férias e regeneração:

As férias e a regeneração deverão ser gozadas nos meses prioritários.

IV — Assistência e reserva:

A assistência e reserva serão sempre feitas aos equipamentos a que os tripulantes estiverem adstritos em cada mês.

#### Breve nota justificativa

Não se vão aqui expender longas considerações justificativas da posição final a que se aderiu, nem, paralelamente, se enveredará pela via de, cláusula a cláusula, referir exaustivamente a razão da posição tomada.

Ao invés, focar-se-ão globalmente as ideias fundamentais que se erigiram em determinantes da posição a que se veio a aderir.

Com a audição das partes colheram-se elementos factológicos que em muito contribuíram para uma tomada de posição que desse cobertura a práticas que o tempo foi institucionalizando no seio da empresa e que escapavam à regulamentação que do antecedente vigorava. Por esta via se deu corpo à ideia de dar cobertura jurídica a todo um procedimento já reinante na prática quotidiana.

Paralelamente, resulta linear o avanço que em proximidade é patente, atendendo às posições iniciais das partes comparadas com as posições que vieram a ser perfilhadas pelos seus árbitros. Foram eles próprios que, perfilhando dados adquiridos *ex novo*, avançaram das posições iniciais para outras posições bem mais aproximadas.

Por outro lado, atentou-se, como não poderia deixar de acontecer, nos parâmetros legais decorrentes da legislação aplicável, nomeadamente na impossibilidade de ofensa de direitos já adquiridos pelos trabalhadores, os quais não podem ver-se diminuídos em sede de arbitragem (v. cláusulas 44.<sup>a</sup> e 57.<sup>a</sup>).

Enveredou-se também pela via de tornar o menos aleatória possível a estatuição que se veio a consagrar, limitando ao máximo a discricionariedade dos procedimentos possíveis (v. cláusula 49.<sup>a</sup>).

Atentou-se também, nas cláusulas de carácter eminentemente técnico, em parâmetros de ordem objectiva retirando-lhes toda a carga de subjectividade que decorria das posições iniciais (v. cláusula 42.<sup>a</sup>).

Ponderou-se, por outro lado, toda uma justa expectativa de promoção profissional e pessoal decorrente de uma prática instituída e praticada no dia-a-dia da relação de trabalho vigente (v. cláusulas 15.<sup>a</sup>, 16.<sup>a</sup> e 25.<sup>a</sup> e regulamento).

Sopesaram-se atenta e detalhadamente as posições e respectivas justificações dos árbitros de parte.

E, porque a decisão arbitral será tomada por maioria, significa tal que na parte que não foi acordada, aderiu o árbitro presidente às razões e fundamentos que acompanham o clausulado que veio a merecer o acolhimento final.

Em suma, foram acolhidos critérios de justiça e de equidade decorrentes da visão fáctica que se veio a radicar, decorrida que foi a fase prévia de estudo, ponderação, audição e indagação da realidade a queurgia dar a solicitada e procurada cobertura jurídica.

O arranjo final a que se chegou representa também a tentativa última de, pela via escolhida pelas partes, se alcançar a solução que no futuro as venha a reger.

Em cumprimento e para os efeitos dos artigos 23.<sup>o</sup> e 24.<sup>o</sup> do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, são, aqueles que se seguem, os elementos do conteúdo obrigatório da presente decisão arbitral:

- a) Entidades celebrantes: TAP, E. P., e Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil;
- b) Área e âmbito de aplicação: os mesmos da convenção colectiva de trabalho a cujo clausulado se reporta a presente decisão arbitral;
- c) Data da deliberação: 17 de Maio de 1984.

Lisboa, 17 de Maio de 1984.

O Árbitro Presidente:

(Assinatura ilegível.)

O Árbitro nomeado pela TAP, E. P.:

(Assinatura ilegível.) (1)

O Árbitro nomeado pelo SNPVAC:

(Assinatura ilegível.)

(1) Declarando o meu desacordo com o teor da arbitragem e reservando-me o direito de apresentar declaração de voto, que deverá ser publicada em conjunto.

(Assinatura ilegível.)

## ANEXOS

- I — Actas das reuniões dos árbitros.
- II — Articulado proposto pelo árbitro do SNPVAC.
- III — Fundamentação do árbitro do SNPVAC.
- IV — Articulado e fundamentação do árbitro da TAP, E. P. (1.<sup>a</sup> parte).
- V — Articulado e fundamentação do árbitro da TAP, E. P. (2.<sup>a</sup> parte).

## Declaração de voto

Voto vencido no que se refere à decisão arbitral, no seu conjunto.

Não pode, na verdade, afirmar-se que esta exprime a maioria formada na comissão arbitral.

O que acontece é antes que a decisão exprime uma maioria resultante da adesão dada pelo árbitro presidente às soluções constantes de cada um dos projectos de decisão final elaborados pelos árbitros de parte, em conformidade com o estabelecido na reunião de 12 de Abril de 1984 (cf. acta n.º 12.<sup>o</sup>).

Com efeito, depois de recebidos tais projectos («[...] posições finais quanto às cláusulas sujeitas a arbitragem [...]»), o árbitro presidente apenas se encontrou com o signatário, no próprio dia 17 de Maio de 1984, para lhe dar conhecimento da decisão final, aliás já subscrita por si e pelo árbitro sindical.

Aos árbitros de parte não foi, portanto, dado «conhecimento prévio da posição a tomar», de onde resulta violado o percurso expressamente previsto no artigo 653.<sup>o</sup> do Código de Processo Civil, de acordo com o qual a decisão é tomada por maioria e só depois é expressa no acórdão, bem como o princípio da plenitude da assistência dos juizes, afirmado no artigo 654.<sup>o</sup> do mesmo Código, ambos aplicáveis ao processo de arbitragem previsto no Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, atento, além do mais, o disposto no n.º 5 do seu artigo 34.<sup>o</sup>

Por outro lado, a decisão, no seu conjunto, ou não dá realização adequada ao princípio da equidade, ou não cuida minimamente da necessidade de viabilização económico-social da empresa, ou não contribui para clarificar a regulamentação de importantes institutos do regime jurídico do pessoal navegante (PN).

Assim, e no que toca ao primeiro aspecto — realização adequada do princípio da equidade —, as soluções encontradas em matéria de «carreira profissional, promoções e acessos» e de «escalonamento em categoria» (n.º 2 da cláusula 16.<sup>a</sup>) não têm em consideração os interesses do conjunto dos profissionais representados pelo SNPVAC mas apenas os daqueles que presentemente estão afectos à realização de operações de longo curso (L/C). Pode dizer-se que ao tornar mais rígida a distinção entre pessoal de L/C e pessoal de M/C, repercutindo essa distinção em sede de escalonamento na categoria, a decisão vem frustrar justas expectativas de promoção e de carreira em relação a uma boa parte do PNC. Por isso mesmo não pode dizer-se que tenha obedecido a princípios de equidade.

Quanto ao segundo aspecto — necessidade da viabilização económico-social da empresa —, a decisão ao assentar numa aplicação estreita do princípio da salvaguarda dos direitos adquiridos e ao ignorar completamente a necessidade de compatibilização entre os estatutos de todo o PN — PNT e PNC — vai contribuir para dificultar seriamente a operacionalidade da empresa e desse modo para comprometer a sua viabilidade económico-social.

Finalmente, pelo que respeita ao terceiro aspecto — clarificação do regime jurídico aplicável ao PNC —, a decisão, ao recusar a definição das situações em que

será possível a realização de serviços de voo com tripulações diferentes da tripulação tipo (e não mínima) e ao excluir qualquer norma transitória para resolução dos problemas resultantes da mudança de critérios em matéria de escalonamento do pessoal, vai criar sérios problemas de aplicação, ao contrário do que afirma ser seu objectivo.

6 de Julho de 1984. — (Assinatura ilegível.)

Depositado em 8 de Março de 1985, a fl. 16 do livro n.º 4, com o n.º 105/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

## AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e o Sind. Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil Protocolo

Tendo em conta os objectivos que o conselho de gerência se propõe atingir com o contrato-programa a celebrar entre o Estado e a TAP — Air Portugal, E. P. — 1985-1987, e considerando as propostas nele apresentadas respeitantes aos aspectos laborais, o conselho de gerência e o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil acordam no seguinte protocolo:

1 — Nos anos de 1985 e 1986 as cláusulas 44.ª, 46.ª, 47.ª, 49.ª, 50.ª, 53.ª, 56.ª, 57.ª, 60.ª, 63.ª, 66.ª e 117.ª terão os textos constantes em anexo. Também para este período vigorará um aditamento à cláusula 42.ª-A, constante em anexo.

2 — A publicação, em instrumento separado, e o início da produção de efeitos deste protocolo não poderá ocorrer antes da publicação integral do AE (texto negociado e arbitrado) no *Boletim do Trabalho e Emprego*.

3 — A entrada em vigor do presente protocolo fica também dependente da celebração entre a TAP e o Governo do referido contrato-programa que deverá respeitar os aspectos fundamentais do projecto apresentado aos sindicatos.

4 — O SNPVC reserva-se o direito, aliás de acordo com o que consta dos pressupostos e condições de celebração do citado contrato-programa, de denunciar as modificações temporárias constantes do presente protocolo no caso de o Estado ou o conselho de gerência da TAP deixarem de cumprir quaisquer das obrigações contratadas, sem prejuízo dos mecanismos de ajustamentos previstos no próprio contrato.

5 — A redução das férias interpoladas de 26 dias para 22 dias úteis, cláusula 66.ª (Período de férias), é aceite pelo Sindicato sob a condição de igual acolhimento e subscrição por todas as organizações sindicais representativas dos trabalhadores da TAP que aderi-

rem aos pressupostos do contrato-programa, e desde que aplicado a todos os trabalhadores da TAP.

6 — A empresa propõe-se, dentro de um espírito de maior produtividade e de pleno aproveitamento de todos os trabalhadores, a dar prioridade ao recrutamento interno de tripulantes de cabina para preenchimento de eventuais lugares existentes em outras empresas associadas, desde que esses trabalhadores se comprometam a aceitar as condições laborais e salariais nelas existentes. O mesmo espírito será respeitado quanto a pessoal eventual sindicalizado no SNPVC.

7 — A TAP obriga-se relativamente ao SNPVC:

7.1 — A abster-se de praticar qualquer despedimento sem justa causa.

7.2 — A abster-se de propor, quer ao Governo quer ao Sindicato signatário, quaisquer outras condições distintas para além das agora contidas neste documento.

8 — A TAP aplicará durante o ano de 1985 a seguinte tabela salarial ao PNC:

Categoria — Escalão (a)	Vencimento fixo (b)	Vencimento senioridade	Vencimento — Horário (c)
<b>S/C:</b>			
II .....	143 000\$00	1 200\$00	2 860\$00
I .....	138 000\$00	1 200\$00	2 760\$00
<b>C/C:</b>			
II .....	132 000\$00	1 200\$00	2 640\$00
I .....	126 000\$00	1 200\$00	2 520\$00
<b>CAB:</b>			
III .....	118 000\$00	1 200\$00	2 360\$00
II .....	105 000\$00	1 200\$00	2 100\$00
I .....	75 000\$00	1 200\$00	1 500\$00



(a) Os escalões evoluem por anuidades, contadas nos termos da cláusula 17.ª do AE, com os seguintes limites mínimos:

S/C — II — 4 anuidades de S/C;  
 C/C — II — 4 anuidades de C/C;  
 CAB — III — 10 anuidades de CAB;  
 CAB — II — 10 anuidades de CAB.

(b) Exclusivamente para os efeitos previstos nas cláusulas 107.ª e 112.ª do AE, entende-se por vencimento de exercício uma fracção igual a 12% do vencimento fixo.

(c) Mantém-se os *plafonds* anuais de créditos de horas de 550 horas para LC e 500 horas por MC, sendo estes valores ajustados de forma proporcional à real utilização do PNC em LC e MC ao longo de cada ano.

9 — Considerando que se mantém a expectativa quanto à publicação de medidas legislativas que contenham desagrvamentos fiscais específicos do pessoal navegante, e sem prejuízo de os vencimentos agora estabelecidos se referirem a valores ilíquidos e serem como tal processados, a TAP reserva-se o direito de rever esses valores em conformidade com a eventual nova situação, garantindo em qualquer caso o direito aos valores líquidos deles resultantes.

Lisboa, 24 de Janeiro de 1985.

Pela TAP — Air Portugal, E. P.:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo SNPVAC:

(Assinaturas ilegíveis.)  
 Mafalda Barbosa.

#### Aditamento à cláusula 42.ª-A (DA)

1 — A empresa é obrigada a escalar as tripulações de acordo com as tripulações tipo constantes da cláusula 42.ª-A (DA).

2 — Sempre que falte um elemento, a empresa obriga-se a nomear os tripulantes que se encontrem de reserva ou assistência.

3 — Sempre que, após ter sido dado cumprimento ao n.º 2 deste aditamento, falte um elemento, por razões não imputáveis à empresa, desde que não seja o S/C ou C/C em equipamento WB ou o C/C nos restantes, o voo realizar-se-á sem alterações da versão e sem redução de serviço, desde que se verifiquem as seguintes situações (ver anexos).

4:

- a) Sempre que um voo de M/C, com início fora da base, se efectue com a falta de um elemento, por motivo dessa falta já se ter verificado na ida, não haverá alteração da versão nem redução de serviço, desde que respeitadas as situações dos anexos mencionados no n.º 3;
- b) Sempre que um voo de L/C, com início fora da base, se efectue com a falta de um elemento, por motivo dessa falta já se ter verificado na ida, não haverá alteração da versão, mas far-se-ão as reduções de serviço julgadas convenientes pelo S/C ou C/C depois de ouvido o comandante, desde que se ultrapassem os limites previstos nos anexos.

5 — Em todos os voos em que não haja serviço a bordo, a tripulação será constituída pela tripulação mínima de segurança que a lei fixa.

6 — De acordo com os padrões de serviço estabelecidos para os voos *charter*, as tripulações tipo inerentes aos mesmos serão definidas semestralmente através de negociação a efectuar entre a empresa e o Sindicato.

7 — Quando se efectuem voos nas condições previstas nos n.ºs 3 e 4, cada tripulante tem direito a uma remuneração acessória calculada do seguinte modo:

$$\frac{Sh \times Nh \times 2}{Qt}$$

em que *Sh* é o salário/hora, *Nh* representa o número de horas de voo e *Qt* a quantidade de tripulantes de cabina.

Esta remuneração será incluída no vencimento do mês seguinte, contabilizada nos termos do *on board*.

#### ANEXOS

##### L 1011

21 + 229

CC	YC
a) De 0 a 11	De 0 a 183
b) De 0 a 5	De 183 a 229
c) De 11 a 21	De 0 a 160

21 + 232

CC	YC
a) De 0 a 11	De 0 a 185
b) De 0 a 5	De 185 a 232
c) De 11 a 21	De 0 a 162

253

1.2 — De 0 a 202

252

75 + 177

CC	YC
a) De 0 a 37	De 0 a 141
b) De 0 a 18	De 141 a 177
c) De 37 a 75	De 0 a 123

##### B 707

18 + 150

CC	YC
a) De 0 a 9	De 0 a 120
b) De 0 a 4	De 120 a 150
c) De 9 a 18	De 0 a 105

178

1.2 — De 0 a 142

168

1.2 — De 0 a 134

186

1.2 — De 0 a 148

B 727/180

Conf. 118

16C+101Y

EC	YC
a) De 0 a 8	De 0 a 80
b) De 0 a 4	De 80 a 101
c) De 8 a 16	De 0 a 70

22C+95Y

EC	YC
a) De 0 a 11	De 0 a 76
b) De 0 a 6	De 76 a 95
c) De 11 a 21	De 0 a 66

28C+89Y

EC	YC
a) De 0 a 14	De 0 a 71
b) De 0 a 7	De 71 a 89
c) De 14 a 4	De 0 a 62

1.2 — a) De 0 a 95

18C+107Y

a) De 0 a 9	De 0 a 85
b) De 0 a 4	De 85 a 107
c) De 9 a 18	De 0 a 74

24C+101Y

a) De 0 a 12	De 0 a 80
b) De 0 a 6	De 80 a 101
c) De 12 a 21	De 0 a 70

30C+95Y

a) De 0 a 15	De 0 a 76
b) De 0 a 7	De 76 a 95
c) De 7 a 21	De 0 a 66

126

1.2 — a) De 0 a 100

36C+124

a) De 0 a 18	De 0 a 92
b) De 0 a 9	De 92 a 124
c) De 18 a 36	De 0 a 86

42C+118

a) De 0 a 21	De 0 a 94
b) De 0 a 10	De 94 a 118
c) De 21 a 42	De 0 a 82

1.2 — Versão 161 (de 0 a 128)

18C+143Y

a) De 0 a 9	De 0 a 114
b) De 0 a 4	De 114 a 143
c) De 9 a 18	De 0 a 100

24C+137

a) De 0 a 12	De 0 a 109
b) De 0 a 6	De 109 a 137
c) De 12 a 21	De 0 a 95

27C+131

a) De 0 a 13	De 0 a 104
b) De 0 a 6	De 104 a 131
c) De 13 a 21	De 0 a 91

30C+130Y

a) De 0 a 15	De 0 a 104
b) De 0 a 7	De 104 a 130
c) De 15 a 30	De 0 a 91

B 737

30C+94Y

cc	yc
a) De 0 a 15	De 0 a 75
b) De 0 a 7	De 75 a 94
c) De 15 a 21	De 0 a 65

24C+100Y

cc	yc
a) De 0 a 12	De 0 a 80
b) De 0 a 6	De 80 a 100
c) De 12 a 21	De 0 a 70

18C + 106	
CC	YC
a) De 0 a 9	De 0 a 84
b) De 0 a 4	De 84 a 106
c) De 9 a 18	De 0 a 74

**Full Y/C:**

130 versão — até 104.

125 versão — até 100.

124 versão — até 99.

124	
17C + 106	
a) De 0 a 8	De 0 a 84
b) De 0 a 4	De 84 a 106
c) De 8 a 17	De 0 a 74

23C + 100	
a) De 0 a 11	De 0 a 80
b) De 0 a 5	De 80 a 100
c) De 11 a 21	De 0 a 70

29C + 94Y	
a) De 0 a 14	De 0 a 75
b) De 0 a 7	De 75 a 94
c) De 14 a 21	De 0 a 65

*Nota final.* — Em qualquer situação prevalecerá o cumprimento do que a lei fixa para a tripulação mínima de segurança.

**Cláusula 44.<sup>a</sup> (DA)**

(Serviço de voo)

O tripulante escalado para serviço deverá apresentar-se no aeroporto com a antecedência mínima estabelecida pela empresa

**Cláusula 46.<sup>a</sup>-A (DA)**

(Limites máximos de serviço de voo do pessoal navegante comercial)

1 — Sem prejuízo das situações previstas nos n.ºs 5 e 6 desta cláusula, o limite máximo de serviço de voo para uma tripulação de cabina é de 14 horas.

2 — No caso de o período de serviço de voo compreender, no todo ou em parte, o período das 23 horas às 6 horas e 29 minutos (LT do ponto de partida), o máximo previsto no número anterior será diminuído de 1 hora.

3 — Por cada aterragem além da quarta, os máximos de período de serviço de voo são diminuídos de 60 e 30 minutos, para aviões de reacção e de hélice, respectivamente.

4 — A empresa praticará os valores referidos no n.º 3, a partir da terceira aterragem, se:

a) A apresentação para o serviço de voo se efectuar fora do período compreendido entre as

8 horas e 30 minutos e as 11 horas e 30 minutos LT;

b) O serviço de voo incluir, pelo menos, uma aterragem nas Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira.

5 — O máximo de período de serviço de voo constante do n.º 1 será aumentado de 1 hora quando a tripulação técnica for reforçada de 1 piloto, e de 2 horas, quando a tripulação técnica for reforçada de 1 comandante e 1 técnico de voo.

6 — Quando a tripulação de cabina (tripulação tipo, cláusula 42.<sup>a</sup>) for reforçada em 100%, o máximo de período de serviço de voo será aumentado de 4 horas.

7 — O comandante poderá alargar para os limites estabelecidos na lei o período de serviço de voo sempre que tal se mostre necessário à conclusão do serviço de voo.

8 — O tripulante não poderá iniciar um período de serviço de voo compreendido no todo ou em parte entre as 23 horas e as 6 horas e 29 minutos se na noite anterior não tiver gozado um período nocturno de repouso.

9 — A empresa, a solicitação do sindicato, deverá informá-lo, no prazo de 30 dias, das razões que levaram o comandante à aplicação do n.º 7 desta cláusula.

**Cláusula 47.<sup>a</sup>**

[Tripulante na situação de passageiro ou extratripulante (extra crew)]

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

2 — Quando um tripulante se deslocar como passageiro ou extratriplante (extra crew), com a finalidade de continuar o serviço de voo, contará 100% do serviço de voo e do tempo de voo gastos no transporte, para efeitos dos limites previstos na lei e no presente AE.

3 — Se o regresso do tripulante à base, após ter completado um serviço de voo, implicar, para ele, a ultrapassagem dos limites de serviço de voo da cláusula 46.<sup>a</sup>, esse regresso só poderá efectuar-se com o seu acordo, beneficiando o tripulante de um repouso igual a 1,5 do período de repouso normal a que tiver direito.

**Cláusula 49.<sup>a</sup>**

(Alterações às escalas)

1 — Quando necessidades de serviço o exigirem, a empresa poderá escalar tripulantes para serviços de voo, de assistência ou de simulador, com a antecedência mínima de 72 horas relativamente ao início do serviço.

2 — Fora do prazo previsto no número anterior e sem prejuízo do disposto nas cláusulas 50.<sup>a</sup> e 52.<sup>a</sup>, as nomeações resultantes de alterações às escalas carecem de acordo prévio do tripulante.

3 — A empresa não deverá proceder a nomeações para serviço de voo nos termos do n.º 2 se dispuser de tripulantes em situação de reserva ou assistência.

4 — Quando o tripulante se encontrar estacionado fora da base, a empresa poderá proceder livremente à sua nomeação para um serviço de voo, desde que este não escale a base antes do seu termo nem inclua prolongamento a partir da base se o anterior o não previa.

#### Cláusula 50.<sup>a</sup>

##### (Anulação de nomeações)

1 — No caso de anulação de nomeação para serviço de voo, a empresa pode dispor do tripulante para executar quaisquer outros serviços de voo, desde que seja colocado em situação de reserva ou nomeado de imediato para outro serviço de voo.

2 — Salvo acordo prévio do tripulante, se o serviço inicialmente programado era de médio curso, o serviço para que o tripulante seja nomeado, nos termos da parte final do número anterior, não poderá ser de longo curso nem exceder o termo programado para o primeiro voo em mais de 3 horas.

3 — Se o serviço de voo inicialmente programado era de longo curso, o novo serviço de voo para que o tripulante seja nomeado, nos termos do n.º 1, não poderá prejudicar o disposto no n.º 4 da cláusula 60.<sup>a</sup>

4 — Para os efeitos previsto no n.º 2, entende-se por termo a hora a que o serviço de voo de regresso à base se concluiria.

#### Cláusula 53.<sup>a</sup>

##### (Prazo mínimo de contacto para serviço de voo)

A empresa, por razões de segurança, não deverá convocar ou contactar um tripulante para efectuar um serviço de voo do qual este não tenha conhecimento com antecedência inferior a 12 horas em relação à hora de apresentação, salvo quando se encontrar nas seguintes condições:

1 — Na base e fora da base:

- a) Na sequência de uma «anulação de nomeação» (cláusula 50.<sup>a</sup>) ou de uma «alteração após a apresentação» (cláusula 52.<sup>a</sup>) em que se não verifiquem os requisitos de nomeação previstos nas referidas cláusulas;
- b) Quando o tripulante se encontre de assistência ou no decurso de um serviço de voo e o novo serviço se inicia após estas situações.

2 — Fora da base:

Quando seja transmitido ao tripulante antes do início ou imediatamente após o termo do período de repouso.

#### Cláusula 56.<sup>a</sup>

##### (Definições)

1 — *Período de repouso.* — Período no solo, em local apropriado, durante o qual o tripulante está obrigatoriamente desligado da prestação de qualquer trabalho.

2 — *Local de repouso.* — Fora da base, aquele que dispõe de serviços hoteleiros completos e apropriados para descanso dos tripulantes; na base, a residência do tripulante.

3 — *Período nocturno de repouso.* — Período de 8 horas consecutivas entre as 22 horas e as 8 horas (LT).

#### Cláusula 57.<sup>a</sup> (DA)

##### (Período de repouso)

1 — Salvo o disposto no número seguinte, o período de repouso de um tripulante terá a duração mínima igual ao maior dos dois valores seguintes:

- 1,5 do período de serviço de voo; ou
- 8 horas.

2 — Tratando-se de serviço de voo em que a variação de longitude entre os locais de início e de chegada seja igual ou superior a 60º, o período de repouso terá a duração igual ao maior dos valores seguintes:

- 1,5 do período de serviço de voo; ou
- 18 horas.

3 — No regresso à base, após a execução de um serviço de voo abrangido pelo disposto no número anterior, o tripulante beneficiará de 48 horas de período de repouso, incluindo 2 períodos nocturnos de repouso consecutivos.

4 — O repouso previsto no número anterior será acrescido, na base, de 12 horas, quando seja sequente a um serviço de voo de L/C com uma aterragem intermédia no período compreendido entre as 0 horas e as 7 horas (LT), nas seguintes situações:

- a) Após a realização de um serviço de voo abrangido pelo disposto no n.º 2;
- b) Se a aterragem intermédia for efectuada nos Açores ou na Madeira;
- c) Num e noutro caso, quando o repouso antecedente não tenha tido 2 períodos nocturnos de repouso.

5 — O disposto no número anterior poderá ainda ser tornado extensivo pela empresa a outros voos, em resultado de normas internas emanadas pelo gabinete de segurança de voo.

6 — Após um serviço de voo, o período de repouso só terá início depois de um intervalo de tempo não inferior a 30 minutos, acrescidos do tempo de transporte previsto no regulamento a que se refere a alínea d) do n.º 1 da cláusula 137.<sup>o</sup>

7 — Nenhum tripulante poderá iniciar um serviço de voo antes de decorrido um período de 30 minutos, acrescidos de um tempo de transporte fixado nos termos do número anterior.

8 — Entre um período de trabalho no solo e um período de serviço de voo haverá um período de repouso mínimo de 8 horas, e nunca inferior àquele.

9 — Na sequência de um serviço de voo realizado nos termos do n.º 5 da cláusula 46.<sup>a</sup>-A, o período de repouso subsequente será aumentado de 4 ou 8 horas, conforme o limite de serviço de voo previsto no n.º 1

da mesma cláusula tenha sido ultrapassado até uma hora ou de uma até duas horas.

10 — O comandante poderá reduzir ao mínimo de 8 horas o período de repouso intercalar não planeado, resultante de irregularidades operacionais verificadas após o início do serviço de voo, desde que tal não determine a prestação de serviço em dois períodos nocturnos consecutivos.

#### Cláusula 60.<sup>a</sup>

(Folga semanal)

1 — A folga semanal será gozada na base e terá a duração de 48 horas consecutivas, contadas a partir das 0 horas ou 12 horas.

2 — A folga não poderá ser imediatamente precedida de serviço de assistência.

3 — Quando um tripulante esteja fora da base afecto a serviço efectivo de voo por um período de duração superior a 5 dias, terá direito a gozar, pelo menos, uma das folgas semanais imediatamente após o período de repouso subsequente ao regresso à base, à qual acrescerá um período de 24 horas consecutivas.

4 — Caso a ausência seja igual ou superior a 10 dias, considera-se o tripulante em regime de destacamento, o qual será objecto de negociação prévia com o sindicato respectivo.

5 — Sem prejuízo do previsto no n.º 3, as folgas de cada mês poderão ser acumuladas até ao máximo de 6 dias, sendo gozadas sem interrupção.

6 — Os tripulantes têm direito, pelo menos, a um sábado e um domingo como período de folga semanal de 7 em 7 semanas.

#### Cláusula 63.<sup>a</sup>

(Folga por ausência da base)

Prejudicada pela nova redacção da cláusula 60.<sup>a</sup>, que suspendeu a anterior.

#### Cláusula 66.<sup>a</sup>

(Períodos de férias)

1 — Os tripulantes têm direito, em cada ano civil, a um período de férias com a duração de 30 dias consecutivos ou 22 dias úteis interpolados.

2 — As férias poderão ser gozadas em 2 períodos interpolados, sem prejuízo do limite referido no n.º 1.

#### Cláusula 117.<sup>a</sup>

(Infantário)

1 — A TAP manterá em funcionamento em Lisboa um infantário destinado aos filhos das suas trabalhadoras no concelho de Lisboa, com idades compreendidas entre os 2 meses e a da escolaridade obrigatória.

2 — As condições de utilização do infantário e o seu regime de funcionamento serão fixados pela TAP, com audiência prévia da CT.

3 — As mães trabalhadoras participarão nas despesas do infantário nos termos seguintes:

- 7% sobre a retribuição ilíquida mensal por 1 filho;
- 11% sobre a retribuição ilíquida mensal por 2 filhos;
- 13% sobre a retribuição ilíquida mensal por 3 ou mais filhos.

4 — Na utilização do infantário terão prioridade as crianças que já o frequentaram, as crianças cujas mães trabalhem em regime de turnos ou sejam assistentes de bordo e as crianças de menor idade.

5 — Não tendo o infantário capacidade para absorção de todas as crianças nas condições atrás referidas, as que completarem 5 anos até 7 de Outubro do ano lectivo que incluir este mês não serão nele recebidas, podendo as mães colocá-las em infantário do exterior, cuja escolha será da sua exclusiva responsabilidade. Nesta situação terão prioridade as mães que não trabalhem na área do aeroporto.

6 — Quando se verifique a hipótese prevista no número anterior, ou não exista infantário da TAP, a empresa participará nas despesas, mediante apresentação de recibo, e essa participação será igual à diferença entre o montante da participação da mãe (percentagens indicadas no n.º 3) e a mensalidade do infantário frequentado, estabelecendo-se, como limite máximo para um total das duas mencionadas participações, 20% da remuneração do escalão A do nível 10 da tabela salarial do pessoal de terra, com arredondamento do valor encontrado para a meia centena superior.

7 — Relativamente às trabalhadoras que exerçam a sua actividade fora da área do concelho de Lisboa, a TAP participará, mediante a apresentação do recibo da mensalidade paga, nas despesas que elas fizerem com a colocação em infantários dos filhos dos 2 meses à escolaridade obrigatória, fazendo-se o cômputo da participação da TAP como se indica no número anterior.

8 — As disposições aplicáveis aos filhos das trabalhadoras serão extensivas aos filhos dos trabalhadores que se encontrem em situações especiais a definir e a apreciar pelos serviços sociais da TAP.

9 — Das disposições contidas nesta cláusula não beneficiam as crianças que frequentemente o ensino primário, mesmo a título facultativo.

#### ANEXO

Lista dos comissários e assistentes de bordo com qualificação FIC que, nesta data, satisfazem as condições mínimas para acesso ao processo de avaliação para a primeira chefia, de acordo com o regulamento de carreiras profissionais resultante da decisão arbitral:

(Ordem alfabética)

Número TAP	Nome
8 647	A. Marques.
7 691	A. Rodrigues.
8 800	Adalberto.

Número TAP	Nome
8 084	Afonso.
9 683	Aires.
8 653	Albergaria.
9 356	Alexandre.
10 637	Alves dos Santos.
7 304	Anabela.
7 963	Ana Rosa.
10 161	Anastácio.
10 177	António.
9 690	António José.
11 085	António Luís.
10 882	Aragão.
10 092	Araújo.
10 118	Atalaia.
9 372	Augusto.
10 452	Aurélia.
6 480	B. Correia.
10 160	Barrancos.
11 063	Barrela.
10 065	Barros Silva.
9 354	Bessone.
7 338	Bonnet.
7 042	Cadete.
9 421	Calvário.
9 429	Cardoso Almeida.
9 601	Carlos Alberto.
8 754	Carlos Lima.
8 642	Carmen.
9 677	Carp.
8 648	Castanho.
9 426	Castro e Brito.
8 101	Catalão.
9 367	Ceítíl.
10 634	César.
10 096	Chamorra.
10 090	Charana.
9 678	Correia de Sá.
9 361	Costa Gonçalves.
9 419	Costa Magalhães.
11 067	Costa Pereira.
9 418	Crato.
7 301	Cristina.
9 613	David.
10 095	Diogo.
6 259	Duarte André.
11 266	Duarte Vieira.
7 619	Emília.
5 021	Epifânio.
9 475	Esther.
11 263	F. Mourão.
9 364	Falle.
9 386	Felripa.
11 083	Fernando Jorge.
8 103	Filomena.
7 603	Fonte.
4 414	Forjaz.
6 433	Freitas Branco.
8 651	G. Martins.
11 093	Granado.
8 383	Graviolina.
3 372	Guimarães.
8 644	Irene.
10 181	Iria.
11 367	Ivan.
9 373	J. Alexandre.
8 789	J. Moura.
10 183	João Maria.
9 606	João Paulo.
11 066	José Conde.
10 179	José Pinho.
10 448	L. Santos.
9 715	Leitão Lopes.
7 746	Lizete.
9 615	Ludovina.
11 065	Luís Seixas.
7 043	M. Azevedo.
8 379	M. Fátima.
8 095	M. Nunes.
8 096	M. Pestana.

Número TAP	Nome
2 561	M. Pires.
10 184	M. Silveira.
9 687	Maia Loureiro.
8 077	Manuel António.
8 312	Manuel Ribeiro.
9 671	Maria Carlota.
3 639	Maria Celeste.
10 134	Maria da Luz.
9 674	Maria Eugénia.
7 967	Mário Rui.
8 793	Mascarenhas.
9 680	Maseda.
9 359	Matias.
9 422	Matos Rosa.
11 366	Melo.
10 182	Mendes Guerra.
9 611	Menezes Santos.
5 109	Morgado.
10 647	Natália de Sá.
11 090	Neves Calado.
11 365	Neves Matos.
8 384	Noya.
9 598	Nunes Rosa.
8 072	Olim.
5 001	Olívia.
9 374	Patrício.
10 285	Paula Costa.
11 078	Pedro Aguiar.
11 384	Pedro Alves.
6 600	Pereira Marques.
10 449	Piconez.
9 358	Pinheira.
8 375	Portugal.
9 357	Resina.
10 224	Rijo.
5 895	Rita.
7 830	Robalo.
8 790	Rosa Bruno.
7 965	S. Teixeira.
9 591	Santana Rego.
7 050	Santa Rita.
2 443	Santisso.
9 592	Santos Lança.
9 352	Santos Silva.
10 294	Silva Sousa.
9 420	Sousa Pais.
5 913	Suzete.
10 180	Tamagnini.
9 355	Telles Silva.
10 178	Tito.
7 416	Travassos.
9 670	Vale.
9 369	Vaquinhas.
7 446	Vasco.
9 619	Vera.
9 675	Vidal.
9 676	Vieira Campos.
9 599	Vitor.
10 154	Vitor Esteves.
9 609	Whanon.
9 487	Yolanda.
9 673	Zita.

Lisboa, 1 de Março de 1985.

Pela TAP — Air Portugal, E. P.:

(Assinatura ilegível.)

Pelo SNPVAC:

(Assinaturas ilegíveis.)

Depositado em 8 de Março de 1985, a fl. 16 do livro n.º 4, com o n.º 106/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

**AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e os sindicatos representativos  
dos seus pilotos e técnicos de voo**

**CAPÍTULO I**

**Âmbito e vigência**

**Cláusula 1.<sup>a</sup>**

**(Âmbito pessoal)**

1 — Após a assinatura das partes, a aprovação tutelar e a publicação nos termos da cláusula 2.<sup>a</sup>, o presente acordo de empresa (AE) obriga, por um lado, a TAP-Air Portugal, E. P., e, por outro, os tripulantes técnicos ao seu serviço representados pelos sindicatos outorgantes.

2 — Qualquer eventual futuro enquadramento sindical do pessoal actualmente não sindicalizado, ou enquadramento do já sindicalizado em sindicato não outorgante, não poderá afectar os deveres e os direitos consagrados pelo presente AE.

**Cláusula 2.<sup>a</sup>**

**(Publicação e entrada em vigor)**

1 — O presente AE entrará em vigor 5 dias após a sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego* e substituirá todos os instrumentos colectivos de trabalho anteriores que naquela data se apliquem às relações entre a empresa e os seus tripulantes técnicos.

2 — Para efeitos do n.º 1, entende-se por data de publicação a data da distribuição do referido *Boletim*.

**Cláusula 3.<sup>a</sup>**

**(Vigência e revisão)**

1 — O período de vigência deste AE é de 2 anos, sendo a tabela salarial revista anualmente.

2 — A parte que pretenda a revisão deverá apresentar a sua proposta até 90 dias antes do termo de vigência do AE ou da tabela salarial.

3 — Enquanto não entrar em vigor o novo texto, continuará a vigorar aquele que se pretende alterar.

4 — Para efeitos desta cláusula, considera-se como parte, por um lado, a empresa e, por outro, qualquer dos sindicatos outorgantes, sem prejuízo do disposto na lei quanto às empresas públicas.

**CAPÍTULO II**

**Direitos, deveres e garantias das partes**

**Cláusula 4.<sup>a</sup>**

**(Deveres gerais da empresa)**

São deveres da empresa:

- a) Cumprir integralmente as disposições deste AE e os regulamentos dele emergentes, bem como as leis de trabalho vigentes;

- b) Tratar com urbanidade os tripulantes e, sempre que lhes tiver que fazer alguma observação ou admoestação, fazê-lo de forma a não ferir a sua dignidade;
- c) Exigir das hierarquias a maior correcção no tratamento dos seus subordinados;
- d) Proporcionar aos tripulantes boas condições de trabalho, nomeadamente no que respeita a higiene, segurança e prevenção de doenças;
- e) Manter e dinamizar os serviços de formação profissional adequados à valorização profissional e pessoal dos tripulantes, bem como facilitar-lhes a frequência de estabelecimentos de ensino, nos termos deste acordo e da lei;
- f) Não exigir dos tripulantes trabalhos manifestamente incompatíveis com a sua categoria profissional;
- g) Providenciar para que as suas relações com os tripulantes se processem num clima de mútua confiança;
- h) Passar aos tripulantes que o solicitem, em qualquer altura, no momento e ainda após a cessação do contrato de trabalho, seja qual for o motivo desta, certificado donde constem a antiguidade e funções ou cargos desempenhados, bem como o grau de qualificação profissional obtido em cursos de especialização frequentados na empresa;
- i) Facultar a consulta dos processos individuais, sempre que o respectivo tripulante o solicitar;
- j) Não pôr obstáculos à prática, nos locais de trabalho, de actos de âmbito sindical e de controle de gestão, nos termos da lei;
- k) Fornecer aos sindicatos todos os elementos a que têm direito, nos termos da lei.

**Cláusula 5.<sup>a</sup>**

**(Deveres específicos)**

São deveres específicos para com os tripulantes:

- a) Garantir a realização pessoal e profissional do tripulante, enquanto trabalhador altamente especializado, nomeadamente criando condições adequadas ao desenvolvimento correcto da sua carreira e salvaguardando o prestígio e a dignidade das suas funções;
- b) Reconhecer e apoiar, na medida correspondente à responsabilidade das respectivas funções, a posição hierárquica de cada tripulante no âmbito das tripulações e da empresa e dar pronto andamento às participações e sugestões de serviço pelo mesmo emitidas;
- c) Controlar a validade de licenças de voo, passaportes, vistos e vacinas ou quaisquer outros documentos necessários ao desempenho das funções dos tripulantes, avisando-os com antecedência bastante da sua caducidade e dando-lhes as facilidades necessárias para que os mesmos possam ser atempadamente renovados, nomeadamente procedendo à marcação das diligências respectivas em dias livres de serviço (exclusão de férias e folgas);

- d) Suportar os encargos com a documentação referida na alínea anterior;
- e) Respeitar a vida pessoal e familiar dos tripulantes, nomeadamente pela adequada organização de escalas de serviço e assistência e pelo cumprimento rigoroso das normas referentes à duração do trabalho;
- f) Distribuir aos tripulantes os manuais, devidamente actualizados, necessários ao desempenho perfeito de cada uma das suas funções;
- g) Assegurar, nas escalas externas, transporte aos tripulantes entre os hotéis e o aeroporto, sendo o transporte na base objecto de regulamentação própria;
- h) Comunicar ao comandante de serviço a existência a bordo de trabalhadores em serviço de inspecção.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

(Procedimentos relativos às alíneas a) e b) da cláusula 5.<sup>a</sup>)

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

- a) Veicular, no mais curto prazo, para os serviços competentes as participações constantes dos relatórios de viagem da responsabilidade do comandante, para imediato esclarecimento dos factos e situações nele referidos com influência na segurança e qualidade de serviço;
- b) Dar conhecimento, uma vez concluída a averiguação, dos esclarecimentos obtidos nos termos da alínea a);
- c) Promover pronta averiguação, mediante procedimento adequado, dos factos e situações referidos nos relatórios que influam negativamente na segurança e qualidade de serviço e de que não tenha sido obtido esclarecimento conclusivo dos serviços competentes;
- d) Instaurar, com a máxima brevidade, procedimento disciplinar aos tripulantes relativamente aos quais sejam mencionadas, nos relatórios atrás referidos, infracções às normas sobre a conduta daqueles em serviço;
- e) Proceder do mesmo modo relativamente aos restantes tripulantes que, após a averiguação referida na alínea c), se mostre serem responsáveis pelas anomalias verificadas.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

(Deveres gerais dos tripulantes)

São deveres do tripulante:

- a) Cumprir integralmente as disposições deste AE e os regulamentos dele emergentes, bem como as leis de trabalho vigentes;
- b) Respeitar e fazer-se respeitar no local de trabalho, tratando com urbanidade e lealdade a empresa, os colegas de trabalho e as demais pessoas, público e autoridades, que estejam ou entrem em relações com a empresa;
- c) Desempenhar com pontualidade e eficiência o serviço que lhe seja confiado;
- d) Prestar, em matéria de serviço, os ensinamentos que os colegas de trabalho necessitem ou solicitem, de forma a não deixar sobre os as-

suntos questionados dúvidas ou possibilidades de equívoco;

- e) Cumprir as ordens e directrizes da empresa emitidas dentro dos limites dos respectivos poderes de direcção definidos neste acordo e na lei, em tudo o que não se mostrar contrário aos seus direitos e garantias;
- f) Executar os serviços que lhe forem confiados, de harmonia com as suas aptiões e categoria profissional;
- g) Comparecer ao serviço com pontualidade e assiduidade;
- h) Cumprir e fazer cumprir normas de higiene e segurança no trabalho;
- i) Guardar lealdade à empresa e segredo profissional sobre todos os assuntos que não esteja autorizado a revelar;
- j) Não participar, directa ou indirectamente, em quaisquer negócios com entidades com as quais a empresa mantenha relações comerciais;
- k) Não utilizar a qualidade de empregado da empresa para, directa ou indirectamente, desenvolver quaisquer actividades consideradas ilícitas pela lei;
- l) Promover ou executar todos os actos tendentes à melhoria da produtividade na empresa;
- m) Participar aos superiores hierárquicos os acidentes e ocorrências anormais que se tenham verificado no serviço;
- n) Informar com verdade, isenção e espírito de justiça a respeito dos seus subordinados.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

(Deveres específicos)

São deveres específicos dos tripulantes:

- a) Usar, durante o exercício das suas funções, da máxima diligência no sentido de protecção das vidas e bens que a empresa lhes confie;
- b) Velar pela salvaguarda do prestígio interno e internacional da empresa;
- c) Adoptar os procedimentos mais adequados à defesa dos interesses da empresa, na medida em que não contrariem os seus direitos e garantias como trabalhadores e, especificamente, como tripulantes;
- d) Dedicar toda a sua actividade de tripulante à empresa, abstendo-se de a exercer por conta própria ou em benefício de outra empresa, salvo com o acordo daquela;
- e) Manter o nível de formação profissional à altura das missões que lhes correspondem nos termos deste AE e das normas operacionais, nomeadamente submetendo-se a verificações, cursos, refrescamentos e inspecções;
- f) Manter actualizadas as licenças de voo, qualificações e demais documentação necessária ao normal desempenho das suas funções;
- g) Manter um regime de vida adequado às exigências da profissão, cumprindo as normas estabelecidas pela empresa dentro do seu poder regulamentar e todas as demais disposições resultantes de normas internacionais ou de directivas das entidades oficiais competentes;
- h) Cumprir as normas operacionais dimanadas das entidades oficiais competentes e os regulamentos internos em vigor na empresa.



### Cláusula 9.<sup>a</sup>

#### (Garantias dos tripulantes)

- 1 — É proibido à empresa:
- Opor-se por qualquer forma a que o tripulante exerça os seus direitos, bem como despedi-lo ou aplicar-lhe sanções por causa desse exercício;
  - Exercer pressão sobre o tripulante para que actue no sentido de influir desfavoravelmente nas condições de trabalho;
  - Diminuir a retribuição do tripulante;
  - Baixar a categoria do tripulante, salvo se aceite por este e cumpridas as formalidades legais;
  - Transferir qualquer tripulante em contração com o que sobre essa matéria esteja em vigor;
  - Obrigar o tripulante a adquirir bens ou a utilizar serviços fornecidos pela empresa ou por entidade por ela indicada;
  - Explorar, com fins lucrativos, quaisquer cantinas, economatos ou outros estabelecimentos directamente relacionados com o trabalho para fornecimento de bens ou prestação de serviços aos tripulantes;
  - Despedir e readmitir o tripulante, mesmo com o seu acordo, havendo o propósito de o prejudicar nos direitos e regalias decorrentes da antiguidade.

2 — A prática pela empresa de qualquer acto em contração do disposto no número anterior considera-se ilícita e constitui justa causa de rescisão por parte do tripulante, com as consequências previstas neste AE ou na lei, se mais favorável.

3 — Constitui ainda violação das leis de trabalho, e como tal será punida, a prática dos actos previstos no n.º 1 desta cláusula.

### Cláusula 10.<sup>a</sup>

#### (Prescrição de créditos)

1 — Todos os créditos resultantes deste AE e da sua violação ou cessação, quer pertencentes à empresa, quer ao tripulante, se extinguem por prescrição decorrido um ano a partir do dia seguinte àquele em que cessar o respectivo contrato de trabalho.

2 — Os créditos resultantes de indemnizações por falta de férias, pela aplicação de sanções abusivas ou pela realização de trabalho extraordinário, vencidos há mais de 5 anos, só podem, todavia, ser provados por documento idóneo.

### Cláusula 11.<sup>a</sup>

#### (Actividade sindical na empresa)

1 — Os tripulantes e os sindicatos têm direito a desenvolver actividade sindical na empresa, nomeadamente através de delegados sindicais.

2 — Os delegados sindicais têm o direito de distribuir na empresa ou afixar em local apropriado, para o efeito reservado pela empresa, textos, comunicações ou informações relacionados com o interesse sócio-profissional dos tripulantes.

### Cláusula 12.<sup>a</sup>

#### (Desconto da quota sindical)

A empresa procederá ao desconto da quota sindical no vencimento mensal de cada tripulante, mediante declaração escrita deste, procedendo à sua liquidação ao sindicato respectivo até ao dia 12 do mês seguinte àquele a que disser respeito.

## CAPÍTULO III

### Carreira profissional

#### SECÇÃO I

#### Categorias profissionais, funções e antiguidades

### Cláusula 13.<sup>a</sup>

#### (Profissões e categorias)

As profissões e categorias dos tripulantes são as constantes do anexo A.

### Cláusula 14.<sup>a</sup>

#### (Funções)

1 — A descrição das funções correspondentes às várias categorias dos tripulantes técnicos é a constante do anexo B.

2 — As qualificações técnicas necessárias para cada uma das funções serão as estabelecidas pela empresa e sindicatos respectivos, cumpridas as disposições legais aplicáveis.

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

### Cláusula 15.<sup>a</sup>

#### (Antiguidades)

1 — A antiguidade dos tripulantes é considerada sob os seguintes aspectos:

- Antiguidade de companhia;
- Antiguidade de serviço.

2 — A antiguidade de companhia é contada a partir da data de início do 1.º curso de voo e desde que neste venha a ser obtida aprovação, sem prejuízo, porém, da antiguidade já adquirida pelos tripulantes oriundos do quadro do pessoal de terra.

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

4 — Aos elementos oriundos de um mesmo curso geral será marcada uma data conjunta para início do 1.º curso de qualificação para a profissão. Esta data será a do 1.º curso de qualificação que para esses elementos se realizar, independentemente do tipo de equipamento.

5 — No caso dos técnicos de voo oriundos das funções de MV, RO e navegador, a contagem da antiguidade de serviço far-se-á a partir da data de largada conjunta que a cada um foi atribuída na sua função de origem.

6 — Sem prejuízo das situações ocorridas até à data da entrada em vigor da presente norma, entende-se que só farão parte do mesmo curso geral os elementos integrados em turmas cujo início de instrução tenha lugar dentro do prazo de 60 dias contados a partir da data do início da instrução dada à primeira turma.

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### (Exercício efectivo da função)

1 — Para efeitos do disposto na cláusula 25.<sup>a</sup>, o exercício efectivo da função é contado por anuidades, sendo necessária a realização de 75% da média ponderada anual de horas de voo do equipamento em que o tripulante preste serviço.

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

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

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

5 — Em caso de nomeação para quaisquer cursos, exceptuando o 1.º curso de qualificação, a anuidade será contada desde que o tripulante cumpra, durante os meses em que voar, o número de horas proporcional a 75% do contingente anual.

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

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### (Quadros de pessoal)

1 — A empresa remeterá a cada sindicato, no prazo legal, cópia do mapa do pessoal que, por lei, esteja obrigada a enviar ao Ministério do Trabalho e Segurança Social, afixando nos locais de trabalho e pelo período de 45 dias uma outra cópia, para efeitos de reclamação por qualquer tripulante.

2 — Não existindo a disposição legal referida, a empresa remeterá aos sindicatos, no decorrer do 1.º trimestre de cada ano, relação nominal dos seus tripulantes, contendo os seguintes elementos individuais:

Nome;  
Número (TAP);

Categoria profissional;  
Datas de admissão e da última evolução salarial;  
Retribuição mensal;  
Antiguidade de serviço do PNT.

3 — Se após o envio dos mapas referidos nos números anteriores entrar em vigor novo instrumento de regulamentação colectiva de trabalho, será obrigatório o envio de novo mapa, até ao dia 30 do mês seguinte ao primeiro mês completo da sua vigência.

#### SECÇÃO II

##### Admissão e acessos

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### (Preenchimento de vagas e processo de admissão)

1 — Os candidatos à admissão para tripulantes técnicos deverão ser aprovados nos exames que forem exigidos pela empresa e organismo oficial competente.

2 — Na selecção e admissão dos candidatos serão observados os critérios de preferência estabelecidos na cláusula 21.<sup>a</sup>

3 — Os sindicatos interessados disporão do prazo de 15 dias para consulta dos processos de admissão, findo o qual, se não houver contestação fundamentada da regularidade daquele processo nos termos desta cláusula, os resultados serão publicados como definitivos.

4 — Os candidatos admitidos deverão ser qualificados na função e equipamento de acesso, ingressando no respectivo escalão inicial.

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### (Preenchimento de vagas para pilotos)

1 — O preenchimento das vagas de piloto é feito, necessariamente, de entre os técnicos de voo da empresa que disponham, à data da entrada em vigor do presente acordo, de licença de piloto comercial ou superior reconhecida pela DGAC e que obtenham aprovação no respectivo curso de qualificação para a profissão.

2 — O disposto no número anterior é ainda aplicável aos T/V que venham a obter a referida licença, mas a empresa reservará 50% das vagas a preencher a candidatos admitidos do exterior se os tripulantes em causa não obedecerem aos requisitos etários fixados.

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

##### (Condições preferenciais)

1 — No recrutamento dos candidatos a tripulantes técnicos, a empresa observará a seguinte ordem de prioridades:

1.º Trabalhadores da empresa possuidores de licença de piloto comercial ou superior reconhecida pela DGAC;

- 2.º Candidatos do exterior possuidores da mesma licença que já tenham sido considerados aptos em concursos anteriores;
- 3.º Outros candidatos do exterior possuidores da mesma licença.

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

3 — Os candidatos que já sejam trabalhadores da empresa manterão a respectiva retribuição fixa durante o período de exame, aprendizagem ou estágio, excepto se a retribuição atribuída aos candidatos do exterior for superior, caso em que será esta a auferida.

4 — Os candidatos referidos no número anterior manterão ainda:

- a) A antiguidade de companhia;
- b) A categoria e funções anteriores, se não obtiverem aprovação nas provas de admissão.

#### Cláusula 22.<sup>a</sup>

##### (Recrutamento externo)

Quando pretenda admitir do exterior tripulantes para preenchimento de vagas, deverá a empresa informar previamente os sindicatos respectivos, a fim de que estes possam dar conhecimento aos seus associados de que estão abertas inscrições na empresa para admissão de pessoal.

#### Cláusula 23.<sup>a</sup>

##### (Admissão de pessoal estrangeiro)

1 — Os tripulantes da empresa são portugueses, podendo, todavia, observadas as disposições legais aplicáveis, ser admitidos tripulantes estrangeiros para prestação de serviço desde que não existam no quadro da empresa trabalhadores com qualificação necessária, justificando tal facto perante os sindicatos com âmbito de representação adequado.

2 — A admissão de tripulantes estrangeiros será sempre feita por contratos de trabalho a prazo, a elaborar de harmonia com as disposições legais aplicáveis.

3 — Sempre que se verifique a situação prevista nos números anteriores e se anteveja a necessidade de preenchimento definitivo do lugar, a empresa obriga-se a iniciar imediatamente a qualificação de pessoal português, que substituirá o pessoal estrangeiro, à medida que se extinguam os respectivos contratos de trabalho.

4 — O pedido de autorização a apresentar, nos termos de regulamentação aplicável, às autoridades competentes será acompanhado do parecer que o sindicato respectivo entenda emitir.

5 — O parecer a que alude o número anterior deverá ser entregue à empresa no prazo máximo de 10 dias úteis após a recepção da justificação referida no n.º 1, findos os quais e na falta de resposta poderá aquela dar seguimento ao pedido de autorização.

6 — A contratação de pessoal estrangeiro, nos termos desta cláusula, entende-se sem prejuízo de normas de reciprocidade ajustadas entre Portugal e o país de nacionalidade do trabalhador a contratar.

#### Cláusula 24.<sup>a</sup>

##### (Período de preparação)

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

2 — A permanência nesta situação só pode ser mantida por um período máximo de 18 meses para os instruídos sem experiência de voo admitidos directamente para cursos *ab initio*, de 12 meses para os instruídos admitidos directamente a cursos gerais e de 6 meses para os instruídos admitidos para cursos de qualificação, após o que passarão a auferir a retribuição correspondente à categoria a que se destinam.

3 — Os candidatos do exterior serão considerados trabalhadores da empresa logo que concluídos com aproveitamento os cursos a que se refere o número anterior.

4 — Como compensação pelos encargos suportados pela empresa com a sua formação profissional, os instruídos obrigam-se a prestar à empresa, uma vez qualificados, a sua actividade profissional durante dois anos, podendo, porém, desobrigar-se mediante a restituição das importâncias despendidas com a sua preparação. Se a desobrigação se verificar após a prestação de 1 ano de serviço, a importância a restituir será reduzida proporcionalmente ao tempo de serviço prestado.

5 — O período de experiência dos tripulantes técnicos cessa com a largada em linha no equipamento de acesso.

#### Cláusula 25.<sup>a</sup>

##### (Promoções)

Considera-se promoção o acesso à categoria ou função imediatamente superior, de harmonia com os anexos A e B, bem como o acesso a equipamento mais evoluído, de acordo com o regulamento de acessos técnicos.

#### Cláusula 26.<sup>a</sup>

##### (Acesso a comando)

1 — As nomeações para frequência de cursos de primeiro comando fazem-se em resultado do processo de avaliação a que alude a cláusula seguinte.

2 — Só poderão participar neste processo de avaliação os tripulantes que, satisfazendo as condições estabelecidas no anexo A, possuam a experiência profissional mínima que vier a ser estabelecida no regulamento a que se refere a cláusula anterior.

3 — As vagas existentes serão preenchidas pelos candidatos aprovados por ordem de escalonamento na categoria, nos termos da cláusula 16.<sup>a</sup>

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

5 — Se a vaga surgir mais de 2 anos após a aprovação, a empresa, em caso de dúvida, poderá submeter o candidato a novo processo, devendo informá-lo das razões dessa decisão.

#### Cláusula 27.<sup>a</sup>

##### (Processos de avaliação)

1 — Considera-se processo de avaliação a verificação, por uma comissão de avaliação, dos requisitos necessários à definição de aptidão para o desempenho das funções inerentes à categoria de comandante.

2 — A nomeação dos elementos que constituirão a comissão de avaliação é da exclusiva competência da empresa, dentro de um quadro de profissionais competentes nas respectivas matérias, não podendo esta nomeação recair sobre dirigentes ou delegados sindicais, mas os sindicatos interessados far-se-ão representar como observadores.

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

- a) A informação das verificações em linha, base e simulador nos últimos 2 anos;
- b) A informação dada pelo chefe de divisão a que o tripulante pertence ou, no caso de ter transitado de tipo de avião há menos de 1 ano, da divisão a que pertencia, para efeitos exclusivos desta avaliação;
- c) A informação dada pelos verificadores da divisão e relacionada com a consequente função de comando;
- d) As informações dadas pelos comandantes que tenham voado com os avaliados nos últimos dois anos, quando solicitadas pela respectiva divisão.

4 — A empresa poderá adicionar outros elementos ao processo de avaliação, deles dando conhecimento oportuno àqueles sindicatos.

#### Cláusula 28.<sup>a</sup>

##### (Resultado do processo de avaliação)

1 — A comissão de avaliação comunicará individualmente aos avaliados e aos sindicatos respectivos, até 15 dias após o encerramento do respectivo processo e através de documento escrito, o resultado do processo de avaliação.

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

#### Cláusula 29.<sup>a</sup>

##### (Reclamações)

1 — Os tripulantes que considerarem haver vício ou erro lesivo dos seus interesses profissionais poderão reclamar para a comissão de avaliação no prazo de 15

dias a contar da data em que a informação chegou ao seu conhecimento, notificando o respectivo sindicato.

2 — A comissão de avaliação decidirá no prazo de 30 dias as reclamações apresentadas.

#### Cláusula 31.<sup>a</sup>

##### (Factores de condicionamento)

1 — Consideram-se factores de condicionamento para qualquer acesso hierárquico ou progressão técnica:

- a) Falta de aproveitamento em qualquer progressão técnica há menos de 18 meses;
- b) Razões médicas fundamentadas;
- c) Idade superior a 55 anos.

2 — Os padrões requeridos para a verificação das razões referidas na alínea b) do número anterior serão os recomendados pela ICAO.

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

#### Cláusula 32.<sup>a</sup>

##### (Renúncia à progressão técnica)

1 — Se um tripulante renunciar à progressão técnica, permanecendo, em consequência de tal facto, no tipo de equipamento para que estava qualificado, não poderá, antes que sejam decorridos 12 meses desde a data da renúncia, solicitar a progressão técnica a que havia renunciado.

2 — Na situação prevista na parte final do número anterior, a progressão técnica será facultada no primeiro curso que se realizar após o prazo acima referido.

#### Cláusula 33.<sup>a</sup>

##### (Impedimento ao acesso hierárquico e progressão técnica)

1 — Os impedimentos aos acessos hierárquicos ou à progressão técnica, por razões a que se refere a alínea b) do n.º 1 da cláusula 31.<sup>a</sup> não privam o tripulante do direito de ocupar o seu lugar na primeira oportunidade subsequente, desde que tenham desaparecido os motivos que deram lugar ao impedimento.

2 — Não constitui impedimento ao acesso hierárquico ou à progressão técnica a limitação que resultar de a empresa não ter facultado ao tripulante o treino ou os conhecimentos necessários em tempo oportuno.

#### Cláusula 34.<sup>a</sup>

##### (Limites ao exercício do serviço de voo)

Aplica-se aos técnicos de voo o limite de idade que esteja oficialmente fixado para a profissão de piloto.

#### Cláusula 35.<sup>a</sup>

##### (Transferências)

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

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

3 — A empresa comunicará por escrito ao sindicato respectivo, no prazo de 15 dias após a aceitação, a transferência para serviço em terra de qualquer tripulante, devendo especificar o carácter da mesma.

#### Cláusula 36.<sup>a</sup>

##### (Reconversão de tripulantes)

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

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

3 — Na definição dos parâmetros a que se refere o n.º 1, serão ouvidos os sindicatos interessados.

4 — A empresa poderá não proceder à reconversão dos tripulantes com mais de 58 anos de idade, desde que as vagas correspondentes sejam preenchidas por comandantes a formar ou co-pilotos a admitir.

### CAPÍTULO IV

#### Prestação do trabalho

##### SECÇÃO I

##### Generalidades

#### Cláusula 37.<sup>a</sup>

##### (Actividades dos tripulantes)

O tripulante deve exercer uma actividade correspondente às suas aptidões e categoria profissional.

#### Cláusula 38.<sup>a</sup>

##### (Agregado familiar)

Aos tripulantes abrangidos por este AE cujos familiares sejam trabalhadores da empresa será concedida prestação do trabalho e período de folga semanal a horas e dias afins, sempre que dessa concessão não resultem prejuízos manifestos para o serviço.

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### (Tripulantes em regime de estudo)

1 — Os tripulantes em regime de estudo em cursos oficiais ou equivalentes terão durante o ano lectivo um horário ajustado às suas necessidades escolares, na medida em que o serviço o permita. Os tripulantes a quem seja concedida esta facilidade manterão todas as regalias previstas neste AE.

2 — Todos os casos de eventual indeferimento deverão ser suficientemente fundamentados pela empresa.

3 — O tripulante, desde que o solicite com uma antecedência mínima de 3 dias, será dispensado da prestação do trabalho normal, sem perda de retribuição, em casos de comparência a exames a horas coincidentes com o seu horário de trabalho, sendo dispensada contudo a antecedência mínima atrás referida em todos os casos de excepção, desde que suficientemente fundamentados e documentados pelo tripulante.

#### Cláusula 40.<sup>a</sup>

##### (Utilização dos tripulantes)

1 — O disposto no presente acordo é aplicável exclusivamente à utilização dos tripulantes em aviões da empresa ou que se encontrem à sua disposição.

2 — A nomeação de tripulantes para serviços de voo extra *crew* ou de posicionamento em aviões que não pertençam a companhias IATA carece do acordo prévio do sindicato interessado ou, se este não puder ser obtido em tempo útil, do comandante ou do tripulante com posição hierárquica superior, nos termos da cláusula 43.<sup>a</sup>

#### Cláusula 41.<sup>a</sup>

##### (Definições)

Para efeitos deste acordo, considera-se:

- 1) *Dia*. — Período de 24 horas consecutivas;
- 2) *Semana*. — Período de 7 dias consecutivos;
- 3) *Mês*. — Período de 30 dias consecutivos;
- 4) *Trimestre*. — Período de 3 meses consecutivos;
- 5) *Semestre*. — Período de 6 meses consecutivos;
- 6) *Ano*. — Período de 12 meses consecutivos;
- 7) *Período nocturno*. — Período compreendido entre as 19 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte (TMG);
- 8) *Período diurno*. — Período compreendido entre as 6 horas e as 19 horas (TMG);
- 9):

*Base*. — Local onde se encontra domiciliada a empresa e no qual normalmente programa os serviços de voo;

*Base operacional*. — Local diferente da sede da empresa que serve de base a uma operação em regime de destacamento ou outro;

- 10) *Residência*. — Lugar onde o tripulante se encontra em regime de domicílio permanente;
- 11) *Tempo de trabalho*. — Período de tempo durante o qual o tripulante está ao dispor da empresa com o propósito de executar ou execu-

- tando qualquer serviço de voo ou a desempenhar outras funções no âmbito da sua competência profissional;
- 12) *Apresentação*. — Hora a que o tripulante se apresenta para dar início a um serviço de voo ou qualquer outro para que tenha sido nomeado ou convocado;
  - 13) *Serviço de voo*. — Período de tempo contado desde a apresentação de um tripulante no aeroporto para executar um voo ou série de voos, sem período de repouso intermédio, até 30 minutos depois do momento de imobilização da aeronave, uma vez completado o último daqueles;
  - 14) *Tempo de voo*. — Período de tempo decorrido entre o momento em que o avião, preparado para o voo, começa a mover-se com vista a uma descolagem e aquele em que se imobiliza com paragem dos motores;
  - 15) *Etapa*. — Trajecto entre uma descolagem e a aterragem subsequente sempre que não se efectue no mesmo aeródromo;
  - 16) *Voos com limitações técnicas*. — Os voos em que, por deficiências técnicas, não é permitido transportar carga ou passageiros (voos *ferry*);
  - 17) *Voos de instrução*. — Voos destinados a instrução de tripulantes nas diversas funções previstas na regulamentação em vigor;
  - 18) *Voos de verificação*. — Voos que, por imposição legal ou regulamentar, se destinam a avaliar a competência, capacidade e proficiência dos tripulantes;
  - 19) *Voos de experiência ou ensaio*. — Voos que, por imposição legal ou regulamentar, se destinam a avaliar o comportamento do avião e seus componentes para o efeito de ajuizar da sua segurança e operacionalidade;
  - 20) *Actividade no solo*. — A que é inerente às funções atribuídas ao tripulante, nomeadamente instruções, cursos, refrescamentos, qualquer tipo de treino profissional e simuladores de voo;
  - 21) *Serviço de assistência*. — Período de tempo de trabalho durante o qual o tripulante para o efeito escalado permanece à disposição da empresa com vista a efectuar qualquer serviço de voo ou de simulador que eventualmente surja e para os quais se encontre qualificado, dentro das atribuições correspondentes à sua categoria profissional;
  - 22) *Reserva para serviço de voo*. — Período de tempo de trabalho durante o qual o tripulante permanece à disposição da empresa com vista a efectuar qualquer serviço de voo, na sequência de atraso, cancelamento ou mudança de equipamento;
  - 23) *Dia livre de serviço*. — Aquele em que o tripulante não se encontra escalado para qualquer serviço de voo, de assistência, de simulador, de actividade no solo, nem de folga;
  - 24) *Destacamento*. — Situação em que o tripulante se encontra fora da base por necessidade da empresa, em regime de permanência, por tempo não inferior a 10 dias nem superior a 1 mês;
  - 25) Consideram-se dias úteis os dias civis ou os períodos de 24 horas de trabalho que não coincidem com os dias de descanso semanal ou com as horas para este fim estabelecidas e nem com os feriados constantes deste AE.

#### Cláusula 42.<sup>a</sup>

(Tripulação mínima)

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

#### Cláusula 43.<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;
- c) Técnico de voo;
- d) Tripulantes de cabina.

#### SECÇÃO II

Duração do trabalho

#### Cláusula 44.<sup>a</sup>

(Serviço de voo)

O tripulante escalado para serviço deverá apresentar-se no aeroporto com a antecedência mínima estabelecida pela empresa.

#### Cláusula 45.<sup>a</sup>

(Serviço de assistência)

1 — O tripulante em serviço de assistência só poderá ser nomeado para serviços de voo ou simulador, com apresentação compreendida entre 1 hora após o seu início e 1 hora após o seu termo.

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

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

4 — O serviço de assistência constituirá um único período com limite mínimo de 3 horas e máximo de 6 horas.

5 — O limite máximo referido no número anterior poderá ser elevado até 12 horas, desde que nele inclua, obrigatoriamente, o período compreendido entre as 23 e as 7 horas.

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

7 — Entre o termo de um período de assistência e o início do seguinte têm de mediar, pelo menos, 24 horas.

8 — Sempre que um tripulante em serviço de assistência seja nomeado para um serviço de voo ou de simulador, só ficará desligado da assistência desde que realize esse serviço de voo ou simulador, ou se tenha verificado apresentação, ou sido recolhido pelo transporte.

9 — Sem prejuízo das situações decorrentes da aplicação do n.º 11 e do estabelecido no n.º 12, o serviço de assistência não poderá ter início nem termo entre as 0 horas e 1 minuto e as 5 horas e 59 minutos, podendo, porém, incluir este período na sua totalidade.

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

11 — Se o termo de um período de repouso coincidir, no todo ou em parte, com um período de serviço de assistência programado, o tripulante só entrará de assistência decorrida 1 hora após o termo do repouso.

12 — O tripulante poderá ainda, sem aplicação do limite mínimo previsto no n.º 4, ser nomeado de assistência especificamente para um determinado serviço de voo, só dela ficando desligado decorrida 1 hora após os calços, previstos ou comunicados ao tripulante, de saída do referido voo.

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

(Limites máximos de serviço de voo)

1 — Os limites máximos de serviço de voo são os que constam do quadro seguinte:

Composição da tripulação mínima	Período de serviço de voo — Horas
A) 1 piloto .....	10
B) 1 piloto e outros .....	11
C) 2 pilotos .....	11
D) 2 pilotos e outros .....	13,30

2 — No caso de o período de serviço de voo compreender, no todo ou em parte, o período das 23 às 7 horas, o máximo previsto no número anterior será diminuído de 1 hora.

3 — Por cada aterragem além da 2.<sup>a</sup> e até à 6.<sup>a</sup>, inclusive, os máximos de período de serviço de voo são diminuídos de 30 a 15 minutos, para aviões de reacção e de hélice, respectivamente.

4 — A diminuição dos máximos de período de serviço de voo prevista no número anterior é, para os casos da 7.<sup>a</sup> aterragem e das seguintes, de 60 e de 30 minutos.

5 — Para as tripulações de aviões com peso máximo inferior a 22 000 kg, os períodos de repouso intercala-

res contam a 50% para efeitos dos máximos e limites estabelecidos na presente cláusula.

6 — Os máximos de período de serviço de voo constantes do n.º 1 para as tripulações C) e D) serão aumentados sempre que a tripulação mínima seja reforçada nos seguintes termos:

Mais um comandante — 1 hora;  
Mais um comandante e um T/V — 2 horas;  
Mais 100% da tripulação técnica — 4 horas.

7 — O limite máximo de serviço de voo de instrução é de 8 horas e de 5 horas o tempo de voo.

8 — O comandante poderá alargar para os limites estabelecidos na lei o período de serviço de voo sempre que tal se mostre necessário à realização do serviço de voo.

9 — O tripulante não poderá iniciar um período de serviço de voo compreendido, no todo ou em parte, entre as 23 e as 7 horas se na noite anterior não tiver gozado um período nocturno de repouso.

#### Cláusula 48.<sup>a</sup>

(Escala de serviço)

1 — As escalas de serviço serão mensais, distribuídas individualmente na sua totalidade por equipamento e afixadas num local conveniente com a antecedência mínima de 7 dias.

2 — Sempre que necessidades de serviço imponham alterações às escalas mensais, estas serão divulgadas através de escalas semanais, a afixar no mesmo local das referidas no número anterior com a antecedência mínima de 3 dias.

3 — Das escalas de serviço e suas alterações deverá constar a rota, destino e horário dos serviços de voo e simulador, bem como o nome dos tripulantes.

4 — A hora de transporte dos tripulantes para os serviços de voo deverá ser publicada juntamente com as escalas semanais.

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

6 — Conjuntamente com as escalas mensais será distribuído o mapa mensal do último mês realizado, com a indicação dos desvios verificados em relação ao planeado.

#### Cláusula 51.<sup>a</sup>

(Situação de reserva)

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

2 — A duração da reserva não poderá, em caso algum, ser superior ao menor dos 2 valores: 6 horas ou a duração do serviço de voo de que foi desnomeado.

3 — No caso de utilização em voos de médio curso de tripulantes em situação de reserva, o tempo desta conta a 50% para os efeitos dos limites do serviço de voo respectivo.

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

#### Cláusula 52.<sup>a</sup>

(Alterações após a apresentação)

1 — Após a apresentação, a alteração da nomeação de 1 tripulante para serviço de voo só poderá ser feita desde que:

- a) Não envolva escalamento de aeroportos com condições climatéricas significativamente diferentes;
- b) Sendo a apresentação para realizar um serviço de médio curso, a alteração não conduza à nomeação para um serviço de longo curso ou um de médio curso que envolva *night-stop* ou estadia superior a 24 horas (se o voo programado a não previa);
- c) Seja comunicada ao tripulante antes do início da primeira etapa do novo serviço.

2 — Para os efeitos previstos no número anterior, as zonas climatéricas e o tipo de voo definem-se nos termos seguintes:

a) Condições climatéricas (período de Inverno IATA):

- Zona I — Europa e África a norte do Trópico de Câncer;
- Zona II — América do Norte;
- Zona III — América do sul, Central e África a sul do Trópico de Câncer.

b) Tipo de voo:

Voo de L/C — Todo o serviço de voo iniciado e ou terminado na base que, quando programado com tripulação simples, exija baseamento fora da Europa e África a norte do Trópico de Câncer;

Voo de M/C — Todo o serviço de voo não abrangido pela definição de voos de L/C.

#### Cláusula 54.<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 de passagem de ano — 20;
- Dia 1 de Janeiro — 10;
- Domingo de Páscoa — 15.

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

- a) A valorização obtida com a aplicação dos valores fixados no número anterior determinará

a ordenação dos tripulantes nas diversas categorias;

- b) A ordenação será feita por ordem crescente de pontuação;
- c) Em caso de igualdade de pontuação, será beneficiado o tripulante de maior antiguidade de serviço na categoria;
- d) Aos trabalhadores que ingressarem no quadro de pessoal navegante ou aos tripulantes que mudarem de categoria será atribuída a pontuação do elemento de menor pontuação;
- e) Aos tripulantes do mesmo agregado familiar ser-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, 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.

#### SECÇÃO III

##### Duração do descanso

##### SUBSECÇÃO I

##### Repouso

##### Cláusula 56.<sup>a</sup>

##### (Definições)

1 — *Período de repouso.* — Período no solo, em local apropriado, durante o qual o tripulante está, obrigatoriamente, desligado da prestação de qualquer trabalho.

2 — *Local de repouso.* — Fora da base, aquele que dispõe de serviços hoteleiros completos e apropriados para descanso dos tripulantes, na base, a residência do tripulante.

3 — *Período nocturno de repouso.* — Período de 8 horas consecutivas entre as 22 e as 8 horas da base; nos voos com estadia que inclua, pelo menos, 3 períodos nocturnos de repouso, considera-se base o local de estadia.

##### Cláusula 58.<sup>a</sup>

##### (Alojamento nas escalas)

1 — A empresa garantirá aos tripulantes, sempre que estes se deslocarem por motivos de serviço de voo, alojamento em quarto individual.

2 — A escolha do hotel será feita pela empresa, após parecer favorável dos sindicatos interessados.



#### Cláusula 59.<sup>a</sup>

##### (Lugares de descanso)

1 — São os lugares na cabina reservados obrigatoriamente pela empresa, em todos os voos de longo curso, para descanso e tomada de refeições dos tripulantes, sempre que exista tripulação reforçada.

2 — Os lugares de descanso serão em número igual ao dos tripulantes de reforço e os que ofereçam maior comodidade em cada tipo de equipamento e versão, salvaguardando os interesses dos passageiros pagantes de 1.<sup>a</sup> classe.

3 — A distribuição dos lugares referidos no número anterior é efectuada por ordem hierárquica da tripulação.

#### SUBSECÇÃO II

##### Folgas

#### Cláusula 60.<sup>a</sup>

##### (Folga semanal)

1 — A folga semanal será gozada na base e terá a duração de 48 horas consecutivas, contadas a partir das 0 horas ou 12 horas.

2 — A folga não poderá ser imediatamente precedida de serviço de assistência.

3 — As folgas de cada mês poderão ser acumuladas até ao máximo de 6 dias, sendo gozadas sem interrupção.

4 — Os tripulantes terão direito, pelo menos, a 1 sábado e 1 domingo como período de folga semanal, de 7 em 7 semanas.

#### Cláusula 61.<sup>a</sup>

##### (Alteração de folgas)

1 — Só com o acordo prévio do tripulante poderá ser alterado um período de folga constante da sua escala mensal.

2 — Para efeitos do número anterior, não são consideradas alterações à folga semanal as que resultem da aplicação da cláusula 50.<sup>a</sup> e da cláusula 52.<sup>a</sup>, até 3 vezes por trimestre, e de alterações comerciais ou irregularidades operacionais ocorridas quando o tripulante se encontre fora da base.

3 — Também não é considerada alteração de folga a alteração do seu início das 0 horas para as 12 horas ou das 12 horas para as 0 horas seguintes, quando não colida com o planeamento do tripulante ou, quando colidindo, este o autorize.

#### Cláusula 62.<sup>a</sup>

##### (Pretensões dos tripulantes)

1 — Os tripulantes terão direito a acumular 2 folgas em cada trimestre civil, desde que solicitadas com 60 dias de antecedência.

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

- a) Menor número de pretensões utilizadas nos últimos 6 meses;
- b) Em caso de igualdade, por ordem cronológica de apresentação.

#### Cláusula 63.<sup>a</sup>

##### (Folga por ausência da base)

1 — Quando, em serviço de voo, a ausência da base for superior a 5 dias, os tripulantes terão direito a uma folga de 12 horas por cada dia a mais.

2 — Esta folga não prejudica a folga semanal a que tenham direito.

#### Cláusula 64.<sup>a</sup>

##### (Escala de folgas)

1 — As escalas de folgas serão levadas ao conhecimento dos tripulantes nos termos previstos na cláusula 48.<sup>a</sup>

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

### CAPÍTULO V

#### Suspensão da prestação do trabalho

##### SECÇÃO I

##### Férias

#### Cláusula 65.<sup>a</sup>

##### (Direito a férias)

1 — O direito a férias adquire-se com a celebração do contrato de trabalho, reporta-se ao trabalho prestado no ano civil anterior, vence-se no dia 1 de Janeiro de cada ano civil e não está condicionado à assiduidade ou efectividade de serviço, sem prejuízo no disposto na lei.

2 — Os tripulantes que, por força do contrato de trabalho, iniciem a sua actividade profissional no 1.<sup>o</sup> semestre do ano civil terão direito, após o decurso do período experimental, a um período de 10 dias consecutivos.

3 — Cessando o contrato de trabalho por qualquer forma, o tripulante terá direito a receber a retribuição correspondente a um período de férias proporcional ao tempo de serviço prestado no ano da cessação, bem como ao correspondente subsídio.

4 — Se o contrato cessar antes de gozado o período de férias vencido no início do ano da cessação, o tripulante terá ainda direito a receber a retribuição correspondente a esse período, bem como o respectivo subsídio.

5 — O período de férias a que se refere o número anterior, embora não gozado, conta-se sempre para efeitos de antiguidade.

6 — O direito a férias é irrenunciável e o seu gozo efectivo não pode ser substituído, fora dos casos expressamente previstos neste AE.

#### Cláusula 67.<sup>a</sup>

##### (Critério de marcação de férias)

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

2 — O sistema de rotação de férias constará do regulamento previsto na cláusula 137.<sup>a</sup>, mantendo-se em vigor o regime anterior até ao início da vigência do referido regulamento.

#### Cláusula 68.<sup>a</sup>

##### (Alteração ou interrupção de férias)

1 — A alteração dos períodos de férias já estabelecidos ou a interrupção dos já iniciados só são permitidas com base no interesse fundamentado do tripulante ou da empresa.

2 — Em casos excepcionais, poderá a empresa interromper as férias do tripulante, obrigando-se, porém, a indemnizá-lo dos prejuízos comprovadamente sofridos e, bem assim, a remunerar as horas realizadas para além do crédito mensal.

#### Cláusula 69.<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 — A prova da situação de doença poderá ser feita por estabelecimento hospitalar, por médico da Previdência ou, na sua falta, por atestado médico, sem prejuízo, neste último caso, do direito de fiscalização e controle por médico indicado pela empresa.

3 — Quando se verificar a situação prevista nesta cláusula, deverá o tripulante comunicar imediatamente à empresa o dia de início da doença, bem como o do seu termo.

#### Cláusula 70.<sup>a</sup>

##### (Retribuição e subsídio de férias)

1 — Durante o período de férias o tripulante tem direito à retribuição a que se referem as cláusulas 86.<sup>a</sup> e 87.<sup>a</sup>

2 — Além da retribuição mencionada no número anterior, os tripulantes têm direito a um subsídio de férias de montante igual ao dessa retribuição.

3 — O subsídio de férias será pago de uma só vez, antes do início das férias, com o vencimento do mês anterior ao do respectivo gozo. Caberá ao tripulante, no caso de férias interpoladas, escolher o período por ocasião do qual pretende que o pagamento se efectue, devendo, para o efeito, requerê-lo com a antecedência mínima de 1 mês sobre a data do pagamento do vencimento do mês anterior ao período em causa.

4 — Para os efeitos previstos no 2.<sup>o</sup> parágrafo do número anterior, o tripulante apenas poderá receber o subsídio de férias durante o 1.<sup>o</sup> trimestre se nele gozar o seu maior período de férias desse ano.

#### Cláusula 71.<sup>a</sup>

##### (Regeneração)

1 — A empresa deve assegurar a cada tripulante em efectivo serviço de voo, salvo renúncia expressa deste, um período de regeneração de 14 dias por ano, nos quais podem ser englobados 4 períodos de folga semanal acumulados.

2 — O período de regeneração será marcado entre 1 de Maio e 31 de Outubro, salvo conveniência em contrário do tripulante, ou se metade das férias desse ano, pelo menos, forem marcadas naquele mesmo período.

## SECÇÃO II

### Feridos

#### Cláusula 72.<sup>a</sup>

##### (Enumeração de feriados)

1 — São feriados obrigatórios os seguintes dias:

1 de Janeiro;  
Sexta-feira Santa;  
25 de Abril;  
1 de Maio;  
Corpo de Deus (festa móvel);  
10 de Junho;  
15 de Agosto;  
5 de Outubro;  
1 de Novembro;  
1 de Dezembro;  
8 de Dezembro;  
25 de Dezembro.

2 — Além dos feriados indicados no número anterior, serão observados como tal os seguintes dias:

Terça-feira de Carnaval;  
Feriado municipal de Lisboa.

## SECÇÃO III

### Faltas

#### Cláusula 73.<sup>a</sup>

##### (Noção de falta)

Falta é a não comparência a um serviço de voo, a um serviço de assistência ou a uma sessão de simulador.

#### Cláusula 74.<sup>a</sup>

##### (Tipos de faltas)

1 — As faltas podem ser justificadas ou injustificadas.

2 — São consideradas faltas justificadas as seguintes:

a) As dadas por altura do casamento, durante 11 dias seguidos, excluindo os dias de descanso intercorrentes;

b) As motivadas por falecimento de:

Cônjuge não separado de pessoas e bens, pais ou padastros/madastras, filhos ou enteados, sogros ou genros/noras do tripulante, durante 5 dias;

Avós, bisavós, netos e bisnetos do tripulante ou seu cônjuge, durante 2 dias;

Irmãos e cunhados do tripulante ou pessoa que viva em comunhão de vida e habitação com o mesmo, durante 2 dias;

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 CT;

d) As motivadas pela prestação de provas de exame;

e) As motivadas pela impossibilidade de prestar trabalho devido a facto para o qual o tripulante não haja deliberadamente contribuído, nomeadamente doença, acidente ou cumprimento de obrigações legais ou a necessidade de prestar assistência inadiável a membros do seu agregado familiar;

f) As determinadas por detenção ou prisão preventiva, desde que o facto que deu causa à detenção ou prisão não conduza ao despedimento do tripulante com invocação de justa causa;

g) As prévia ou posteriormente autorizadas pela empresa.

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

#### Cláusula 75.<sup>a</sup>

##### (Comunicação e prova das faltas justificadas)

1 — Todas as faltas, salvo caso de força maior, deverão ser participadas 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 tripulante se vir impossibilitado de comparecer ao serviço, deverá avisar o departamento de que depende no mais curto lapso de tempo.

3 — A empresa poderá, quando o entender, exigir ao tripulante prova dos factos invocados para a justificação.

4 — A não comunicação nos termos dos n.ºs 1 e 2, ou não apresentação de prova quando exigida, pode tornar as faltas injustificadas.

#### Cláusula 76.<sup>a</sup>

##### (Efeitos das faltas justificadas)

1 — As faltas justificadas não determinam a perda ou prejuízo de quaisquer direitos ou regalias do tripulante, salvo o disposto no número seguinte.

2 — Determinam a perda de retribuição as faltas justificadas não referidas no n.º 2 da cláusula 91.<sup>a</sup>

#### Cláusula 77.<sup>a</sup>

##### (Efeitos das faltas injustificadas)

1 — As faltas injustificadas determinam sempre perda de retribuição, podendo esta ser substituída, se o tripulante assim o preferir expressamente e por escrito, por perda de dias de férias na proporção de 1 dia de férias por cada dia de falta, salvo o disposto no número seguinte.

2 — O período de férias não pode ser reduzido em nenhuma circunstância a menos de dois terços do total a que o tripulante tem direito.

#### Cláusula 78.<sup>a</sup>

##### (Dispensas)

Os membros da comissão negociadora indicada pelos sindicatos e os elementos directivos dos sindicatos são dispensados da prestação de trabalho, sem perda de retribuição, da antiguidade ou de quaisquer outras regalias, durante o período de negociação do AE.

#### Cláusula 79.<sup>a</sup>

##### (Impedimento prolongado)

1 — Quando o tripulante esteja temporariamente impedido de prestar trabalho por facto que não lhe seja imputável, nomeadamente por doença ou acidente, e o impedimento se prolongue por mais de 1 mês, cessam os direitos, deveres e garantias das partes na medida em que pressupunham a efectiva prestação de trabalho, sem prejuízo da observância das disposições aplicáveis da lei sobre previdência e deste acordo.

2 — O tripulante conserva o direito ao lugar e o tempo de impedimento conta-se para todos os efeitos derivados da antiguidade, incluindo o de serviço.

3 — O disposto no n.º 1 começará a observar-se, mesmo antes de expirado o prazo de 1 mês, a partir do momento em que haja a certeza ou se preveja com segurança, em presença de documento justificativo, que o impedimento terá duração superior àquele prazo.

4 — O contrato de trabalho caducará, porém, no momento em que se torne certo que o impedimento é definitivo, sem prejuízo das disposições aplicáveis sobre previdência.

5 — Terminado o impedimento, o tripulante deve, dentro dos 30 dias subsequentes, apresentar-se na em-

presa para retomar o trabalho, não podendo em caso algum a empresa opor-se a que ele retome o seu serviço.

6 — O regime de impedimento prolongado previsto nesta cláusula não prejudica a verificação da caducidade por decurso do prazo nos contratos de trabalho a prazo.

#### Cláusula 80.<sup>a</sup>

(Serviço militar)

1 — As disposições da cláusula anterior, com excepção do n.º 1, são aplicáveis aos tripulantes que tenham ingressado no serviço militar obrigatório.

2 — Durante o serviço militar obrigatório os tripulantes têm direito a receber da empresa a diferença entre a retribuição fixa que aufeririam se continuassem a prestar trabalho e a que lhes for paga pelas autoridades competentes.

3 — No ano de ingresso no serviço militar obrigatório o tripulante terá direito a acumular, com o período de férias vencido, a parte proporcional do período de férias a vencer no dia 1 de Janeiro subsequente, o mesmo sendo aplicável ao correspondente subsídio de férias.

#### Cláusula 81.<sup>a</sup>

(Cessação do contrato no decurso do impedimento)

A suspensão por impedimento prolongado não prejudica o direito de, durante ela, qualquer das partes rescindir o contrato, ocorrendo justa causa, observados os trâmites fixados para o efeito na lei ou neste acordo.

### CAPÍTULO VI

#### Retribuição do trabalho

#### Cláusula 83.<sup>a</sup>

(Conceito de retribuição)

1 — Só se considera retribuição aquilo a que, nos termos deste AE, o tripulante tem direito regular e periodicamente, como contrapartida do trabalho.

2 — A retribuição compreende a remuneração mínima mensal e todas as prestações mensais fixas, regulares e periódicas, previstas neste AE, feitas directamente em dinheiro.

3 — Até prova em contrário, constitui retribuição toda e qualquer prestação da empresa ao tripulante, excepto as constantes da cláusula seguinte.

4 — A retribuição pode ser constituída por uma parte certa e outra variável.

#### Cláusula 84.<sup>a</sup>

(Abonos diversos)

1 — Não se consideram retribuições os subsídios atribuídos pela empresa aos seus tripulantes para refeição

nem as participações no preço destas ou o seu pagamento integral, quando for caso disso.

2 — Também não se consideram retribuição as importâncias abonadas a título de:

- a) Ajudas de custo;
- b) Despesas de transporte;
- c) Participação nas despesas de infantário.

#### Cláusula 85.<sup>a</sup>

(Retribuição de portugueses e estrangeiros)

Aos trabalhadores portugueses, com igual ou superior categoria e exercendo as mesmas funções, não poderá ser paga retribuição inferior à recebida por trabalhadores estrangeiros.

#### Cláusula 87.<sup>a</sup>

(Gratificação pelo exercício de funções em terra)

Os tripulantes que, cumulativamente com funções de voo, exerçam funções permanentes em terra ou de instrução serão remunerados nos termos de regulamento próprio a acordar com os sindicatos interessados.

#### Cláusula 88.<sup>a</sup>

(Contagem do tempo de voo)

1 — O tempo de voo será determinado de calço a calço, conforme indicação do relatório do comandante.

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

- Voo cargo — 2;
- Voo *ferry* ou de ensaio — 2;
- Voo nocturno — 1,25;
- Voo em feriado — 2;
- Voo em folga — 2;
- Voo extra *crew* (seguido ou antecedido de serviço de voo) — 1;
- Voo extra *crew* (seguido de período de repouso) — 0,5.

#### Cláusula 89.<sup>a</sup>

(Subsídio de Natal)

1 — O tripulante tem direito, anualmente, a um subsídio de montante igual ao da sua retribuição mensal, a pagar até 15 de Dezembro.

2 — No ano de admissão e no de cessação do contrato de trabalho este subsídio será pago na proporção do tempo de trabalho prestado.

#### Cláusula 90.<sup>a</sup>

(Seguros de valores a cargo)

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

## Cláusula 91.<sup>a</sup>

### (Desconto na remuneração)

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

2 — Não se aplica o disposto no número anterior quando a falta ao serviço resultar de qualquer das situações previstas nas alíneas a), b), c), d) e g) do n.º 2 da cláusula 74.<sup>a</sup>, e ainda as motivadas por impossibilidade de prestar trabalho devido ao cumprimento de obrigações legais ou à necessidade de prestação de assistência inadiável a membros do seu agregado familiar, estas com o limite de 8 dias por ano civil.

## CAPÍTULO VII

### Disciplina

## Cláusula 92.<sup>a</sup>

### (Conceito de infracção disciplinar)

Constitui infracção disciplinar a violação de um ou mais deveres do tripulante consignados neste acordo, nos regulamentos dele decorrentes e nas leis de trabalho vigentes, por acto ou omissão, procedendo quer com intenção de infringir, quer com mera negligência.

## Cláusula 93.<sup>a</sup>

### (Prescrição da infracção disciplinar)

A infracção disciplinar extingue-se por prescrição ao fim de 1 ano a contar do momento em que teve lugar ou logo que cesse o contrato de trabalho.

## Cláusula 94.<sup>a</sup>

### (Poder disciplinar)

1 — A empresa tem poder disciplinar sobre todos os tripulantes que se encontrem ao seu serviço.

2 — O poder disciplinar é exercido directamente pela empresa ou pelos superiores hierárquicos do tripulante, sob direcção e responsabilidade daquela.

3 — O poder disciplinar caduca se o processo não for instaurado dentro dos 30 dias subsequentes àquele em que a empresa ou o superior hierárquico com competência disciplinar teve conhecimento da presumível infracção.

4 — Esse conhecimento, exceptuados os casos em que é directo, presume-se tomado no quinto dia útil posterior àquele em que a correspondente participação escrita tiver registo de entrada no serviço do superior hierárquico com competência disciplinar.

5 — O poder disciplinar exerce-se, obrigatoriamente, mediante processo disciplinar, salvo no caso de repreensão simples, sem prejuízo, neste caso, do direito de defesa oral do arguido.

## Cláusula 95.<sup>a</sup>

### (Processo disciplinar)

1 — O processo disciplinar considera-se instaurado na data em que o tripulante tomar conhecimento, por escrito, da nota de culpa que contra si for formulada.

2 — O relatório final deverá estar concluído no prazo máximo de 60 dias úteis após a entrega da defesa pelo tripulante, sob pena de caducidade do processo disciplinar.

3 — Além das demais asseguradas neste capítulo, são asseguradas ao tripulante as seguintes garantias de defesa:

- a) Os factos da acusação serão concreta e especificadamente levados ao conhecimento do tripulante, através do envio da nota de culpa reduzida a escrito, devendo dela constar também a identificação das testemunhas de acusação;
- b) Após o recebimento da nota de culpa, o tripulante tem direito a apresentar a sua defesa e requerer os meios de prova, por escrito, no prazo máximo de 12 dias úteis, podendo, para o efeito, consultar o processo disciplinar. Os dias em que o arguido se encontra ausente por deslocação em serviço não se consideram para efeito de contagem do prazo estabelecido para a apresentação da defesa;
- c) Deverão ser ouvidas as testemunhas indicadas pelo tripulante, que não poderão exceder 10;
- d) Nenhuma sanção igual ou superior à repreensão registada poderá ser executada sem que ao sindicato respectivo seja dada a faculdade de se pronunciar fundamentadamente, no prazo máximo de 5 dias úteis, sobre a regularidade do processo e a sanção proposta pelo instrutor;
- e) Para efeitos do disposto na alínea anterior, o processo disciplinar, devidamente instruído com o relatório final, será confiado ou entregue por cópia e protocolo ao sindicato respectivo.

4 — Qualquer sanção, exceptuada a repreensão simples, considera-se nula se não for precedida de processo disciplinar.

5 — Será igualmente nula a sanção aplicada em consequência de processo disciplinar em que ao tripulante não tenha sido dada a possibilidade de defesa.

## Cláusula 96.<sup>a</sup>

### (Apensação de processos disciplinares)

Após a notificação da nota de culpa ao arguido em determinado processo disciplinar, não poderá esse processo ser apensado a qualquer outro contra o mesmo arguido.

## Cláusula 97.<sup>a</sup>

### (Suspensão do tripulante)

1 — Iniciado o processo disciplinar pode a empresa suspender a prestação do trabalho, mas não lhe é lícito suspender qualquer regalia ou o pagamento da retribuição a que se referem as cláusulas 86.<sup>a</sup> e 87.<sup>a</sup>

2 — O sindicato respectivo será notificado da suspensão pela empresa no prazo máximo de 5 dias úteis.

#### Cláusula 98.<sup>a</sup>

##### (Sanções disciplinares)

1 — As sanções disciplinares aplicáveis são as seguintes:

- a) Repreensão simples;
- b) Repreensão registada;
- c) Suspensão da prestação do trabalho, com perda de retribuição, até 12 dias;
- d) Despedimento com justa causa.

2 — A suspensão da prestação do trabalho não pode exceder, em cada ano civil, o total de 30 dias.

3 — A retribuição perdida pelo tripulante, em consequência das sanções previstas na alínea c) do n.º 1 desta cláusula, não reverte para o FNAF, mas o pagamento às instituições de previdência das contribuições devidas tanto por aquele como pela empresa sobre as remunerações correspondentes ao período de suspensão não fica dispensada.

#### Cláusula 99.<sup>a</sup>

##### (Proporcionalidade das sanções)

1 — A sanção disciplinar deve ser proporcionada à gravidade da infracção e à culpabilidade do infractor, tomando-se ainda em conta a sua antiguidade e currículo profissional na empresa e outras circunstâncias atendíveis, não podendo aplicar-se mais de uma pela mesma infracção.

2 — É nula e de nenhum efeito a aplicação de sanção não prevista na cláusula 98.<sup>a</sup> ou que reúna elementos de várias sanções nela previstas.

#### Cláusula 100.<sup>a</sup>

##### (Exercício ilegítimo do poder disciplinar)

Os danos, designadamente não patrimoniais, provocados ao tripulante pelo abuso do poder disciplinar, traduzido na sua utilização para fins diversos daqueles para que a lei o confere à empresa, serão indemnizados nos termos gerais de direito, sem prejuízo da acção penal, se a ela houver lugar.

#### Cláusula 101.<sup>a</sup>

##### (Notificação da sanção)

A sanção aplicada será comunicada simultaneamente ao tripulante e ao sindicato respectivo pela entrega da cópia da decisão que determina a sua aplicação.

#### Cláusula 102.<sup>a</sup>

##### (Execução da sanção e recurso)

1 — A sanção disciplinar só pode ser executada nos 3 meses subsequentes à decisão e decorridos os prazos previstos na alínea d) do n.º 3 da cláusula 95.<sup>a</sup> e no n.º 4 desta cláusula.

2 — A interposição de recurso hierárquico ou de recurso contencioso que suspenda a execução da sanção suspende o prazo referido no número anterior.

3 — Da decisão de aplicação da sanção disciplinar haverá recurso hierárquico para a comissão definida no n.º 6, salvo se se tratar de despedimento que haja sido objecto de deliberação do conselho de gerência, e recurso contencioso para os organismos oficiais competentes e tribunais do trabalho.

4 — O recurso hierárquico deverá ser interposto no prazo de 5 dias úteis a contar da notificação da sanção ao arguido.

5 — O recurso hierárquico suspende sempre a execução da sanção; o recurso contencioso só suspende a execução se tal for decretado pelo tribunal competente.

6 — A comissão de recurso será constituída por 3 elementos designados pelo conselho de gerência, não da chefia do tripulante em causa, sendo, pelo menos um deles, jurista.

7 — Se a comissão de recurso se não pronunciar no prazo máximo de 30 dias úteis, considerar-se-á que o recurso teve provimento.

#### Cláusula 103.<sup>a</sup>

##### (Registo da sanção)

O registo das sanções disciplinares que por lei a empresa é obrigada a manter deverá ser facultado ao tripulante, para consulta, sempre que este o requeira.

#### Cláusula 104.<sup>a</sup>

##### (Sanções abusivas)

1 — Consideram-se abusivas as sanções disciplinares motivadas pelo facto de um tripulante:

- a) Se recusar, com razões válidas, a prestar trabalho extraordinário, trabalho nocturno, quando não lhe caiba por horário de trabalho, bem como trabalho em dias feriados e de descanso semanal;
- b) Se recusar legitimamente a exercer funções pertencentes a trabalhadores de categoria superior, ou em contrário do disposto nas cláusulas 4.<sup>a</sup> e 5.<sup>a</sup>;
- c) Se recusar legitimamente a exercer funções de caixa e cobrador;
- d) Se recusar a cumprir ordens a que não deva obediência;
- e) Ter posto os sindicatos ao corrente de transgressões às leis do trabalho e deste acordo cometidas pela empresa sobre si ou sobre os companheiros;
- f) Ter prestado informações à inspecção do trabalho ou a quaisquer outros organismos com funções de vigilância ou fiscalização do cumprimento das leis do trabalho;
- g) Ter declarado ou ter testemunhado, com verdade, contra a empresa em processo disciplinar, perante os tribunais ou quaisquer outras entidades oficiais com poder de instrução ou fis-

calização, ou ainda em processos ou inquéritos elaborados na empresa nos termos deste acordo;

- h) Ter exercido ou pretender exercer a acção emergente do contrato individual de trabalho;
- i) Exercer, ter exercido ou ter-se candidatado ao exercício de funções em associações sindicais, CT e instituições de previdência;
- j) Haver reclamado individual ou colectivamente contra as condições de trabalho;
- l) Em geral, exercer, ter exercido, pretender exercer ou invocar direitos ou garantias que lhe assistam;
- m) Ter prestado aos sindicatos informações sobre a vida interna da empresa, desde que necessárias e adequadas ao cabal desempenho das funções daqueles órgãos.

2 — Presume-se abusiva, até prova em contrário, a aplicação de qualquer sanção disciplinar sob a aparência de punição de outra falta, quando tenha lugar até 6 meses após os factos referidos no número anterior, salvo no que se refere à alínea i), em que o prazo será de 1 ano a contar do termo do exercício de funções ou após a data da apresentação da candidatura a essas funções, quando as não venha a exercer, se já então, num ou noutro caso, o trabalhador pertencia aos quadros da empresa.

#### Cláusula 105.<sup>a</sup>

(Indemnização por sanções abusivas)

1 — Se a empresa aplicar uma sanção abusiva indemnizará o trabalhador nos termos gerais de direito com a alteração constante do número seguinte.

2 — Tratando-se de suspensão com perda de retribuição, a indemnização será equivalente a 10 vezes a importância da retribuição perdida.

3 — No caso de se tratar de tripulantes nas condições referidas na alínea i) do n.º 1 da cláusula anterior, a indemnização será equivalente a 20 vezes a importância da retribuição perdida.

### CAPÍTULO VIII

#### Segurança Social

#### Cláusula 106.<sup>a</sup>

(Princípio geral)

1 — A empresa e os seus trabalhadores contribuirão para a instituição de previdência competente, nos termos estabelecidos no respectivo regulamento.

2 — As folhas de remunerações e as guias relativas ao pagamento das contribuições destinadas à caixa de previdência devem ser visadas pela CT.

#### Cláusula 108.<sup>a</sup>

(Extinção de funções ou equipamento)

1 — No caso de extinção de funções ou de equipamento, os tripulantes que não obtenham aprovação no

segundo curso que frequentarem para a nova qualificação serão transferidos para um serviço em terra compatível com a sua categoria e aptidões profissionais, mantendo a retribuição prevista no n.º 2 da cláusula anterior, salvo se a retribuição atribuída ao cargo em terra for superior, caso em que esta será a devida.

2 — A empresa poderá não facultar ao tripulante a nova qualificação a que alude o número anterior, se se verificarem os factores de condicionamento previstos na alínea c) do n.º 1 da cláusula 31.<sup>a</sup>, mas aquele manterá o direito ao vencimento correspondente ao equipamento a cujo acesso teria direito.

3 — No caso de adopção pela empresa de equipamentos que possam operar sem a função de técnico de voo e de que resulte excessó destes tripulantes em relação aos parâmetros a que se refere o n.º 1 da cláusula 36.<sup>a</sup>, e em relação aos quais se não verifique o disposto na cláusula 20.<sup>a</sup>, a empresa obriga-se a garantir o exercício da função de técnico de voo, sem prejuízo do disposto na cláusula 31.<sup>a</sup>, até à idade que regulamentarmente estiver estabelecida para o exercício da função ou a criar as condições a que se refere a cláusula 20.<sup>a</sup>

#### Cláusula 109.<sup>a</sup>

(Protecção na doença)

1 — Até ao limite do período previsto na lei para concessão do subsídio de doença pela Previdência Social, a empresa pagará a todo o tripulante na situação de doença impeditiva da prestação de trabalho o valor líquido correspondente à retribuição ilíquida relativa ao período de doença, revertendo a favor da empresa o direito àquele subsídio se e na medida em que for devido.

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

3 — Considera-se retribuição ilíquida relativa ao período de doença o valor da retribuição a que se referem as cláusulas 86.<sup>a</sup> e 87.<sup>a</sup>, proporcional aos dias de falta.

#### Cláusula 110.<sup>a</sup>

(Incapacidade física temporária)

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

#### Cláusula 111.<sup>a</sup>

(Incapacidade física permanente)

1 — O tripulante que se encontre em situação de incapacidade física permanente para o serviço de voo optará, no prazo de 60 dias, pela transferência para um serviço em terra compatível com as suas aptidões ou pela reforma por invalidez, findos os quais poderá a empresa declarar a caducidade do contrato.

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

3 — Se o tripulante optar pela transferência para um serviço em terra, observar-se-á o seguinte:

- a) Se a incapacidade resultar de acidente de trabalho ou doença profissional, não lhe poderá ser paga retribuição inferior à prevista na cláusula anterior;
- b) Se a incapacidade não tiver resultado de doença profissional ou de acidente de trabalho, o tripulante terá direito a uma retribuição composta pela correspondente à função exercida em terra, acrescida do vencimento de senioridade já vencido na anterior função;
- c) Quando no caso previsto na alínea anterior o tripulante for colocado em função com a categoria hierárquica não inferior à de chefe de divisão, para a qual sejam exigidos conhecimentos técnicos resultantes da sua qualificação e experiência de tripulante, este terá direito a um vencimento calculado nos termos do n.º 2 da cláusula 107.<sup>a</sup>

4 — Aplica-se às situações previstas nas alíneas b) e c) do número anterior o disposto no n.º 3 da cláusula 107.<sup>a</sup>

5 — O disposto na presente cláusula não prejudica os direitos que assistam ao tripulante nos termos da cláusula 116.<sup>a</sup>

#### Cláusula 112.<sup>a</sup>

(Retirada do serviço de voo)

1 — O tripulante que se retire do serviço de voo por perda temporária ou definitiva da licença profissional por razões de ordem técnica imputável à empresa terá direito à retribuição mensal auferida pelos tripulantes da mesma categoria e funções em exclusivo serviço de voo, acrescida do respectivo vencimento de senioridade.

2 — O tripulante que se retire do serviço de voo exclusivamente por imposição legal ou regulamentar auferirá a remuneração a que tem direito nos termos da cláusula 86.<sup>a</sup>, com exclusão do vencimento de exercício.

3 — Se o tripulante pretender retirar-se, temporária ou definitivamente, do serviço de voo e passar a desempenhar funções em terra, a empresa pagar-lhe-á a retribuição correspondente às novas funções.

4 — No caso previsto no número anterior, a oportunidade de regresso do tripulante ao serviço de voo será definida pela empresa, mas não poderá ser posterior à abertura da primeira vaga após a manifestação do desejo de regresso.

5 — Têm igualmente direito à retribuição prevista no n.º 2 os tripulantes com mais de 55 anos de idade ou 25 de antiguidade de companhia que sejam declarados em situação de incapacidade permanente, nos termos da cláusula anterior, revertendo a favor da empresa a indemnização a que o tripulante tenha direito nos termos da cláusula 116.<sup>a</sup>

#### Cláusula 113.<sup>a</sup>

(Protecção em caso de pirataria e sabotagem)

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

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

3 — A empresa suportará a cobertura dos riscos a que alude o n.º 1 da cláusula 116.<sup>a</sup> quando resultantes de actos de pirataria e sabotagem.

#### Cláusula 114.<sup>a</sup>

(Risco de guerra)

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

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

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 ou marítima do país em estado de guerra.

4 — A empresa suportará a cobertura dos riscos a que alude o n.º 1 da cláusula 116.<sup>a</sup> quando resultantes da prestação de serviços nas circunstâncias previstas nesta cláusula.

#### Cláusula 115.<sup>a</sup>

(Risco de zonas epidémicas)

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

2 — A empresa não poderá obrigar nenhum tripulante a realizar serviço de voo com escalamento de tais zonas, salvo em situações de emergência como tal definidas pela OMS.

#### Cláusula 116.<sup>a</sup>

(Seguro)

1 — A empresa garantirá aos tripulantes, nos termos da apólice em vigor, um seguro cobrindo os riscos de morte, incapacidade permanente ou perda de licença de voo e incapacidade temporária total ou parcial resul-



tantes de doença ou acidente, inerentes ou não à prestação de trabalho, bem como os riscos a que se referem as cláusulas 114.<sup>a</sup> e 115.<sup>a</sup>

2 — A empresa e os sindicatos interessados poderão em qualquer momento acordar a substituição dos riscos cobertos por quaisquer outros que as circunstâncias justifiquem.

3 — A empresa poderá desonerar-se das obrigações decorrentes dos n.ºs 1 e 2, participando com até 7% do valor da massa salarial do ano anterior no pagamento do prémio da apólice outorgada directamente pelos sindicatos interessados.

4 — Se se verificar a situação prevista no número anterior, os sindicatos obrigam-se a incluir na relação das pessoas seguras os tripulantes não sindicalizados.

#### Cláusula 117.<sup>a</sup>

(Infantário)

As disposições relativas ao infantário da empresa serão extensivas aos filhos dos tripulantes que se encontrem em situações especiais a definir pelos serviços sociais da empresa.

### CAPÍTULO IX

#### Cessação do contrato de trabalho

#### Cláusula 118.<sup>a</sup>

(Formas de cessação do contrato individual de trabalho).

O contrato de trabalho cessa por:

- a) Mútuo acordo;
- b) Caducidade;
- c) Rescisão, por qualquer das partes, ocorrendo justa causa;
- d) Rescisão, por iniciativa do tripulante, com aviso prévio.

#### Cláusula 119.<sup>a</sup>

(Cessação por mútuo acordo)

1 — É sempre lícito à empresa e ao tripulante fazer cessar, por mútuo acordo, o contrato de trabalho, quer este tenha prazo, quer não.

2 — A cessação referida no número anterior deve sempre constar de documento escrito, assinado por ambas as partes, em triplicado, ficando cada parte com um exemplar, destinando-se o terceiro exemplar ao sindicato representativo do tripulante.

3 — No prazo de 7 dias a contar da data da assinatura do documento referido no número anterior, o tripulante poderá revogá-lo unilateralmente, reassumindo o exercício do seu cargo.

4 — No caso de exercer o direito referido no número anterior, o tripulante perderá a antiguidade que tinha à data do acordo revogatório, a menos que faça prova de que a declaração de revogar o contrato foi devida a dolo ou coacção de outra parte.

#### Cláusula 120.<sup>a</sup>

(Cessação por caducidade)

O contrato de trabalho caduca nos casos previstos nos termos gerais de direito.

#### Cláusula 121.<sup>a</sup>

(Cessação por despedimento com justa causa promovido pela empresa)

1 — Verificando-se justa causa, o tripulante pode ser despedido, quer o contrato tenha prazo, quer não, competindo à empresa, nas acções judiciais de impugnação, a prova da existência da justa causa invocada.

2 — Considera-se justa causa, para efeitos do número anterior, o comportamento culposos do tripulante que, pela sua gravidade e consequências, torne imediata e praticamente impossível a subsistência da relação de trabalho.

3 — É obrigatória a existência de processo disciplinar, nos termos da cláusula 95.<sup>a</sup>, para averiguação e determinação de existência de justa causa.

#### Cláusula 122.<sup>a</sup>

(Factos que poderão constituir justa causa de despedimento)

1 — Constituirão justa causa de despedimento por parte da empresa, nomeadamente, os seguintes comportamentos do tripulante:

- a) Desobediência ilegítima às ordens dadas por responsáveis hierarquicamente superiores;
- b) Violação de direitos e garantias de trabalhadores da empresa;
- c) Provocação repetida de conflitos com outros trabalhadores da empresa;
- d) Desinteresse repetido pelo cumprimento, com a diligência devida, das obrigações inerentes ao exercício do cargo ou do posto de trabalho que lhe esteja confiado;
- e) Lesão culposa de interesses patrimoniais sérios da empresa;
- f) Prática intencional, no âmbito da empresa, de actos lesivos da economia nacional;
- g) Faltas não justificadas ao trabalho que determinem directamente prejuízos ou riscos graves para a empresa ou, independentemente de qualquer prejuízo ou risco, quando o número de faltas injustificadas atingir, em cada ano, 5 seguidas ou 10 interpoladas;
- h) Falta culposa da observância de normas de higiene e segurança no trabalho;
- i) Prática, no âmbito da empresa, de violências físicas de injúrias ou outras ofensas punidas por lei sobre trabalhadores da empresa, elementos dos corpos sociais, seus delegados ou representantes;
- j) Sequestro e, em geral, crimes contra a liberdade das pessoas referidas na alínea anterior;
- l) Incumprimento ou oposição ao cumprimento de decisões judiciais ou actos administrativos definitivos e executórios;

- m) Reduções anormais de produtividade do tripulante;
- n) Falsas declarações relativamente à justificação de faltas.

2 — Sob nenhum pretexto poderá a empresa, no exercício do poder disciplinar, lesar o direito de qualquer tripulante à reserva da intimidade da sua vida privada e familiar.

#### Cláusula 123.<sup>a</sup>

(Justa causa para rescisão por parte do tripulante)

1 — O tripulante poderá rescindir o contrato de trabalho sem observância de aviso prévio nas seguintes situações:

- a) Necessidade de cumprir obrigações legais incompatíveis com a continuação do serviço;
- b) Falta culposa de pagamento pontual da retribuição na forma devida;
- c) Violação culposa das garantias legais e convencionais do tripulante;
- d) Aplicação de sanção abusiva;
- e) Falta culposa de condições de higiene e segurança no trabalho;
- f) Lesão culposa de interesses patrimoniais do tripulante ou a ofensa à sua honra ou dignidade.

2 — A cessação do contrato nos termos das alíneas b) a f) do n.º 1 confere ao tripulante o direito a uma indemnização calculada, na ausência de lei imperativa, nos seguintes termos:

- 2 meses de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante tiver 2 anos ou menos de antiguidade;
- 3 meses de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante tiver uma antiguidade superior a 2 anos e até 15 anos;
- 3 meses e meio de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante tiver mais de 15 anos de antiguidade.

3 — Os demais danos, se os houver, serão indemnizados nos termos gerais de direito.

#### Cláusula 124.<sup>a</sup>

(Nulidade do despedimento promovido pela empresa com invocação de justa causa)

1 — A inexistência de justa causa, a inadequação da sanção ao comportamento verificado e a nulidade ou inexistência do processo disciplinar determinam a nulidade do despedimento que, apesar disso, tenha sido declarado.

2 — Para apreciação da existência de justa causa de despedimento ou da adequação da sanção ao comportamento verificado deverão ser tidos em conta o grau de lesão dos interesses da economia nacional ou da empresa, o carácter das relações entre as partes, a prática disciplinar da empresa, quer em geral, quer em re-

lação ao tripulante atingido, o carácter das relações do tripulante com os seus companheiros e todas as circunstâncias relevantes do caso.

3 — Entre as circunstâncias referidas no número anterior deve ser incluído o facto de a antiguidade patronal ou gestor público praticar actos, posteriormente à verificação do comportamento do tripulante ou ao seu conhecimento, que revelem não o considerar perturbador das relações de trabalho, nomeadamente deixando correr desde essa verificação ou conhecimento até ao início do processo disciplinar um lapso de tempo superior a 30 dias.

#### Cláusula 125.<sup>a</sup>

(Consequência da nulidade do despedimento promovido pela empresa)

1 — Quando a empresa rescindir o contrato de trabalho com violação do disposto na cláusula anterior, fica constituída na obrigação de:

- a) Reintegrar o tripulante na situação em que se encontraria se não tivesse sido despedido;
- b) Pagar a retribuição correspondente ao período que medeou entre a data do despedimento e a data da sentença.

2 — O tripulante tem direito a optar, em substituição da reintegração, por indemnização por antiguidade correspondente a 1 mês por cada ano ou fracção, não podendo ser inferior a 3 meses.

#### Cláusula 126.<sup>a</sup>

(Caducidade por morte do tripulante)

1 — A cessação do contrato de trabalho por caducidade em virtude de morte do tripulante não dispensa a empresa do pagamento integral da retribuição do mês em curso.

2 — O disposto no número anterior é aplicável aos períodos de férias e subsídio de férias e bem assim à parte proporcional do 13.º mês.

#### Cláusula 127.<sup>a</sup>

(Rescisão do contrato por iniciativa do tripulante)

1 — A menos que exista justa causa, nenhum tripulante poderá rescindir o contrato de trabalho sem avisar previamente a empresa com a antecedência mínima de 2 meses.

2 — O aviso prévio referido no n.º 1 será reduzido a 1 mês no caso de o tripulante ter menos de 2 anos completos de antiguidade de companhia.

3 — Se o tripulante não cumprir, total ou parcialmente, o prazo de aviso prévio, pagará à empresa, a título de indemnização, o valor da retribuição correspondente ao período de aviso prévio em falta.

4 — Poderá a empresa prescindir, a solicitação do tripulante, do aviso prévio e da correspondente indemnização.

### Cláusula 128.<sup>a</sup>

#### (Despedimento colectivo)

1 — Sem prejuízo da necessidade de assegurar o funcionamento eficaz da empresa ou serviço, em caso de redução de pessoal, devem ter preferência na manutenção do emprego, ouvidas as entidades representativas dos tripulantes, e dentro de cada categoria profissional, os tripulantes:

- a) Mais antigos;
- b) Mais idosos;
- c) Com mais encargos familiares;
- d) Mais capazes, experientes ou qualificados;
- e) De nacionalidade portuguesa.

2 — Com prejuízo do disposto no n.º 1, no caso de o despedimento colectivo vir a afectar os tripulantes de idade compreendida entre os 30 e os 55 anos, deverão, entre estes, ter preferência na manutenção do emprego, em primeiro lugar, os mais idosos.

3 — Sem prejuízo do princípio de reciprocidade, os tripulantes estrangeiros a exercer funções no sector visado pelo despedimento serão os primeiros a ser por ele afectados.

4 — O despedimento colectivo dá ao tripulante o direito a uma indemnização calculada nos termos previstos no n.º 2 da cláusula 125.<sup>a</sup>

5 — Durante um ano a contar da data do despedimento os tripulantes afectados beneficiam de preferência de admissão, seguindo-se nesta os critérios mencionados nos n.ºs 1 e 2.

6 — A preferência referida no número anterior mantém-se no caso de transformação.

7 — A empresa deverá, por carta registada com aviso de recepção, dar conhecimento aos titulares do direito de preferência da possibilidade de o exercerem, pelo mesmo meio, no prazo de 15 dias.

8 — Se a empresa, por qualquer modo, obstar ao exercício do direito do preferente, ficará obrigada ao pagamento de uma compensação equivalente à retribuição de tantos meses quantos os anos de serviço do tripulante na empresa, até ao limite de 12 meses para os tripulantes até aos 50 anos de idade e de 18 ou 24 meses, respectivamente, para os que contem mais de 50 ou de 55 anos de idade.

### Cláusula 129.<sup>a</sup>

#### (Encerramento temporário)

1 — No caso de encerramento temporário, nos termos legais, do estabelecimento ou diminuição de laboração por facto imputável à empresa ou por razão do interesse desta, os tripulantes afectados manterão o direito ao lugar e à retribuição.

2 — No caso de encerramento temporário do estabelecimento ou de diminuição de laboração por caso

fortuito ou de força maior, os tripulantes afectados manterão o direito ao lugar.

3 — Se o encerramento se tornar definitivo, aplicar-se-á o disposto na cláusula seguinte a partir dessa data.

### Cláusula 130.<sup>a</sup>

#### (Encerramento definitivo do estabelecimento)

1 — Em caso de encerramento definitivo dos serviços, quer seja da exclusiva iniciativa da empresa, quer ordenado pelas autoridades competentes, os contratos de trabalho caducam decorridos 3 meses, excepto se a empresa puder conservar os tripulantes noutros serviços próprios ou se, integrando-se, fundindo-se ou dando origem a nova pessoa colectiva de direito privado ou de direito público, a sua transformação envolver a transmissão da posição que dos contratos de trabalho decorre para a empresa.

2 — Sem prejuízo das disposições legais aplicáveis ao despedimento colectivo, todos os tripulantes cujo contrato caducar terão direito a uma indemnização assim calculada:

- a) 2 meses de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante não tiver uma antiguidade superior a 10 anos;
- b) 2 meses e meio de retribuição por cada ano completo de antiguidade de companhia, se o tripulante tiver uma antiguidade superior a 10 anos.

3 — A indemnização nunca poderá ser inferior a 4 meses de retribuição.

## CAPÍTULO X

### Medicina do trabalho

#### Cláusula 131.<sup>a</sup>

##### (Generalidades)

1 — A empresa manterá em funcionamento um serviço de saúde ocupacional privativo, o qual garantirá as actividades de medicina do trabalho, de acordo com as disposições legais aplicáveis.

2 — A empresa assegurará, permanentemente, em condições de actuação imediata, a existência de uma ambulância, devidamente equipada, nas suas instalações no Aeroporto de Lisboa, bem como a prestação imediata dos primeiros socorros por pessoal devidamente habilitado para o efeito.

#### Cláusula 132.<sup>a</sup>

##### (Competência)

1 — Compete, em especial, aos médicos do trabalho:

- a) Realizar exames médicos de admissão, bem como exames periódicos especiais dos tripulantes, devendo ser sempre participado ao examinado o resultado;

- b) Vigiar a adaptação dos tripulantes ao seu trabalho, bem como a sua readaptação e reeducação profissional, quando for caso disso;
- c) Aconselhar os responsáveis pelos serviços e os tripulantes na distribuição e reclassificação destes;
- d) Velar e inspeccionar periodicamente as condições de higiene dos locais de trabalho e instalações anexas;
- e) Prestar assistência urgente às vítimas de acidentes de trabalho ou doença súbita ocorridos no local de trabalho, quando solicitada pelo pessoal de enfermagem de serviço. Fora das horas normais de serviço dos médicos de medicina do trabalho, esta assistência pode ser prestada por qualquer médico designado pela empresa;
- f) Fomentar a educação do pessoal em matéria de saúde, higiene e segurança, ministrando conselhos sempre que necessários ou solicitados pelos tripulantes, bem como promovendo a realização de cursos regulares de primeiros socorros e higiene no trabalho;
- g) Colaborar com os competentes órgãos representativos dos tripulantes e com quaisquer serviços da empresa que solicitem tal colaboração, sem prejuízo das actividades essenciais do serviço de medicina do trabalho;
- h) Tornar efectiva a protecção de todo o pessoal contra as doenças infecto-contagiosas, seguindo os planos de vacinação e outras medidas preventivas, no condicionalismo nacional e internacional, de acordo com as instruções da Direcção-Geral de Saúde.

2 — Em cumprimento do disposto na alínea a) do n.º 1, serão realizados anualmente exames médicos aos trabalhadores com idade superior a 45 anos e de 2 em 2 anos aos demais trabalhadores.

3 — Os exames médicos anuais têm por fim, especificamente, verificar a repercussão do trabalho e das suas condições no trabalho e vigiar a sua saúde.

4 — O médico do trabalho, sempre que a saúde do trabalhador o justifique, poderá encurtar a periodicidade do exame.

#### Cláusula 133.ª

(Exclusão de competência)

1 — No âmbito das suas actividades na empresa, os médicos do trabalho da empresa não intervirão:

- a) Na fiscalização das ausências dos tripulantes, independentemente do motivo que as determinou;
- b) Como peritos ou testemunhas da empresa em processos judiciais dos casos susceptíveis de determinar indemnização aos tripulantes, bem como naqueles que ponham em confronto os interesses da empresa e dos tripulantes.

2 — Os exames médicos para concessão ou revalidação de certificados de voo serão da exclusiva competência da entidade para o efeito legalmente designada.

## CAPÍTULO XI

### Disposições gerais e transitórias

#### Cláusula 134.ª

(Contactos com os tripulantes)

1 — O tripulante não pode ser contactado por razões de serviço:

- a) Durante o período nocturno de repouso;
- b) Durante o período diurno de repouso, quando este seja subsequente a um período nocturno de trabalho;
- c) Em quaisquer circunstâncias, na base, entre as 24 e as 6 horas, excepto se estiver de assistência, de reserva ou estiver escalado para um serviço de voo com apresentação prevista para aquele período ou nas 2 horas imediatas.

2 — Para efeitos da alínea b) do número anterior, não se considera período de trabalho nocturno aquele cuja apresentação ocorra posteriormente às 6 horas.

#### Cláusula 135.ª

(Regulamentação interna)

1 — Constituem objecto de regulamentação obrigatória as seguintes matérias:

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

2 — Compete à empresa elaborar, no prazo de 30 dias, os projectos de regulamentação da matéria referidos no número anterior, que submeterá a parecer dos sindicatos outorgantes, a emitir no prazo de 30 dias contados após a data da sua recepção.

3 — Considera-se que foi preenchida a formalidade de emissão de parecer se, no prazo referido no número anterior, este não for entregue à empresa.

4 — Em caso de parecer desfavorável dos sindicatos outorgantes, a matéria controvertida será decidida por uma comissão arbitral, não sendo, porém, aplicável aos árbitros de parte o disposto no n.º 3 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 164-A/76, de 28 de Fevereiro, com a redacção que posteriormente lhe foi introduzida.

5 — Se a empresa não cumprir o prazo previsto no n.º 2 desta cláusula, compete aos sindicatos interessados proceder à elaboração dos respectivos projectos.

#### Cláusula 136.ª

(Regulamento de acessos)

As disposições referentes a profissões, categorias, funções, antiguidade, escalonamento na categoria, período de preparação, acesso hierárquico, processo de avaliação, progressão técnica, factores de condicionamento e reconversão dos tripulantes, bem como a formação profissional, podem ser alteradas por acordo en-

tre a empresa e os Sindicatos interessados, no âmbito do regulamento a que se refere a alínea a) do n.º 1 da cláusula anterior.

#### Cláusula 137.<sup>a</sup>

##### (Regulamentação de utilização de tripulantes)

1 — No prazo de 30 dias, a empresa ou os sindicatos apresentarão uma proposta de regulamento de utilização de tripulantes, que será objecto de negociação durante 30 dias.

2 — Caso de verifique desacordo entre a empresa e sindicatos em relação a uma ou mais cláusulas do referido regulamento, será constituída uma comissão arbitral que decidirá em conformidade com a lei, os regulamentos e o presente acordo.

#### Cláusula 138.<sup>a</sup>

##### (Controle de planeamento e escalas)

Os sindicatos poderão efectuar, sempre que o pretenderem, análises ao planeamento, sua execução e controle histórico.

#### Cláusula 139.<sup>a</sup>

##### (Estatísticas de voo)

A empresa obriga-se a fornecer com oportunidade aos sindicatos outorgantes todos os elementos estatísticos sobre utilização de tripulantes.

#### Cláusula 141.<sup>a</sup>

##### (Transmissão de exploração)

1 — Em caso de transmissão da exploração, fusão ou incorporação, salvo regime mais favorável, não se alterará a aplicabilidade do disposto neste AE.

2 — O não cumprimento do número anterior dá aos tripulantes o direito de denunciarem o contrato, sem prejuízo das indemnizações previstas para o despedimento com justa causa por parte do tripulante e encerramento do estabelecimento.

#### Cláusula 142.<sup>a</sup>

##### (Falência)

1 — A declaração judicial de falência não faz caducar os contratos de trabalho.

2 — O administrador da falência satisfará integralmente as retribuições que se forem vencendo até o estabelecimento ser definitivamente encerrado.

#### Cláusula 143.<sup>a</sup>

##### (Penalidades)

As infracções a qualquer das cláusulas deste AE serão punidas nos termos legais.

#### Cláusula 144.<sup>a</sup>

##### (Manutenção temporária dos regulamentos em vigor)

Enquanto não entrarem em vigor os regulamentos ainda não negociados ou a negociar, as matérias previstas para neles serem regulamentadas continuarão a reger-se pelos regulamentos em vigor, ou de harmonia com a prática actualmente seguida pela empresa.

#### Cláusula 145.<sup>a</sup>

##### (Novas condições de trabalho fixadas por este AE)

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

Lisboa, 28 de Maio de 1983.

Pela TAP — Air Portugal, E. P.:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo SPAC:

(Assinatura ilegível.)

Pelo STVAC:

(Assinaturas ilegíveis.)

Depositado em 8 de Março de 1985, a fl. 16 do livro n.º 4, com o n.º 107/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C/79.

AE entre a TAP — Air Portugal, E. P., e os sindicatos representativos dos seus pilotos e técnicos de voo — Aditamento (clausulado que substitui e integra as correspondentes cláusulas eliminadas no texto inicial).

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### (Escalonamento na categoria)

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

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

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

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

#### Cláusula 30.<sup>a</sup>

##### (Progressão técnica)

1 — A progressão técnica do PNT consiste no acesso de um equipamento a outro, segundo o progresso estabelecido no regulamento a que se refere a cláusula 136.<sup>a</sup>

2 — Quando a empresa adquirir novos tipos de equipamento, obriga-se a consultar os sindicatos respectivos para aplicação do número anterior.

3 — Sem prejuízo do estabelecido no número seguinte, as nomeações para qualquer progressão técnica fazem-se pelo escalonamento na categoria, desde que os tripulantes reúnam as seguintes condições gerais:

- a) Não tenham qualquer restrição ou limitação;
- b) Possuam a experiência mínima estabelecida no regulamento a que se refere o n.º 1

4 — No caso de um tripulante se ter atrasado na promoção à categoria por razões que lhe sejam imputáveis, fará a progressão técnica em conjunto com os elementos com que teve acesso à categoria, ordenados, entre si, de acordo as normas gerais de escalonamento.

5 — Entende-se por restrição a perda temporária ou definitiva de qualidades físicas, comprovada por exame médico a cargo do organismo oficial competente.

6 — Entende-se por limitação a perda temporária ou definitiva de qualidades técnicas resultantes da falta de treino ou conhecimento técnico, comprovada por 3 ve-

rificações efectuadas por 3 verificadores diferentes, considerando-se válida a decisão tomada por maioria.

7 — Para que qualquer progressão técnica se concretize, é necessário que o tripulante tenha completado com aproveitamento o curso e estágio em linhas respeitantes à nova qualificação.

#### Cláusula 47.<sup>a</sup>

##### (Tripulante na situação de passageiro ou extratripulante — extra-crew)

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

2 — Quando um tripulante se deslocar como passageiro ou extratripulante (*extra crew*) com a finalidade de continuar o serviço de voo, contará 100% do serviço de voo e do tempo de voo gastos no transporte para efeitos dos limites previstos na lei e no presente AE.

3 — Se o regresso do tripulante à base, após ter completado um serviço de voo, implicar, para ele, a ultrapassagem dos limites de serviço de voo da cláusula 46.<sup>a</sup>, esse regresso só poderá efectuar-se com o seu acordo, beneficiando o tripulante de um repouso igual a 1,5 do período de repouso normal a que tinha direito.

#### Cláusula 49.<sup>a</sup>

##### (Alterações às escalas)

1 — Quando necessidades de serviço o exijam, a empresa poderá escalar tripulantes para serviços de voo, de assistência ou de simulador, com a antecedência mínima de 72 horas relativamente ao início do serviço.

2 — Fora do prazo previsto no número anterior e sem prejuízo do disposto nas cláusulas 50.<sup>a</sup> e 52.<sup>a</sup>, as nomeações resultantes de alterações às escalas carecem de acordo prévio do tripulante.

3 — A empresa não deverá proceder a nomeações para serviço de voo nos termos do n.º 2, se dispuser de tripulantes em situação de reserva ou assistência.

4 — Quando o tripulante se encontrar estacionado fora da base, a empresa poderá proceder livremente à sua nomeação para um serviço de voo, desde que este não escale a base antes do seu termo nem inclua prolongamento a partir da base se o anterior o não previa.

#### Cláusula 50.<sup>a</sup>

##### (Anulação de nomeações)

1 — No caso de anulação de nomeação para serviço de voo, na sequência de atraso, cancelamento ou mu-

dança de equipamento, a empresa pode dispor do tripulante 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 — Salvo acordo prévio do tripulante, se o serviço inicialmente programado era de médio curso, o serviço para que o tripulante seja nomeado, nos termos da parte final do número anterior, não poderá ser de longo curso, nem exceder o termo previsto para aquele em mais de 3 horas.

3 — Se o serviço de voo inicialmente programado era de longo curso, o novo serviço de voo para que o tripulante seja nomeado, nos termos do n.º 1, não poderá prejudicar o disposto no n.º 4 da cláusula 60.<sup>a</sup>

4 — Para os efeitos previstos no n.º 2, entende-se por termo a hora a que o serviço de voo de regresso à base se concluir.

#### Cláusula 53.<sup>a</sup>

(Prazo mínimo de contacto para serviço de voo)

Nenhum tripulante deve ser contactado para a realização de um serviço de voo de que não tenha conhecimento com a antecedência mínima de 12 horas, relativamente à hora de apresentação, salvo nas seguintes situações:

1 — Na base e fora da base:

- a) Na sequência de uma «anulação de nomeação» (cláusula 50.<sup>a</sup>) ou de uma «alteração após a apresentação» (cláusula 52.<sup>a</sup>) em que se não verifiquem os requisitos de nomeação previstos nas referidas cláusulas;
- b) Quando o tripulante se encontre de assistência ou no decurso de um serviço de voo e o novo serviço se inicia após estas situações.

2 — Fora da base:

Quando seja transmitido ao tripulante antes do início ou imediatamente após o termo do período de repouso.

#### Cláusula 55.<sup>a</sup>

(Refeições e transportes)

1 — O regime de refeições dos tripulantes durante a prestação de serviço, tanto em terra como a bordo, e o regime de transportes serão objecto da regulamentação prevista, respectivamente, nos termos das alíneas c) e d) da cláusula 135.<sup>a</sup>

2 — A aplicação do plano de alimentação previsto no número anterior pressupõe a não tomada de refeições em terra, excepto as que dele constarem.

3 — A empresa assegura o transporte dos tripulantes, de e para o seu domicílio, nos termos e no âmbito do respectivo regulamento.

4 — Por acordo a estabelecer individualmente com cada tripulante, a empresa poderá substituir a prestação de transporte prevista no número anterior pela cobertura das despesas com o transporte por conta própria.

#### Cláusula 57.<sup>a</sup>

(Período de repouso)

1 — Salvo o disposto no número seguinte, o período de repouso de um tripulante terá a duração mínima igual ao maior dos dois valores seguintes:

1,5 do período de serviço de voo; ou,  
8 horas.

2 — Tratando-se de serviços de voo em que a variação de longitude entre os locais de início e de chegada seja igual ou superior a 60º, o período de repouso terá a duração igual ao maior dos dois valores seguintes:

1,5 do período de serviço de voo; ou,  
18 horas.

3 — No regresso à base, após a execução de um serviço de voo abrangido pelo disposto no número anterior, o tripulante beneficiará de 48 horas de período de repouso, incluindo 2 períodos nocturnos de repouso consecutivos.

4 — Se no regresso à base em voos de longo curso for prevista uma aterragem intermédia no período compreendido entre as 0 e as 7 horas (LT) o tripulante deverá ter tido 2 períodos nocturnos de repouso anteriores nas seguintes situações:

- a) Após a execução de um serviço de voo abrangido pelo disposto no n.º 2;
- b) Se a aterragem intermédia for efectuada nos Açores ou na Madeira.

5 — O disposto no número anterior poderá ainda ser tornado extensivo pela empresa a outros voos, em resultado de normas internas emanadas pelo gabinete de segurança de voo.

6 — Após um serviço de voo o período de repouso só terá início depois de um intervalo de tempo não inferior a 30 minutos, acrescido do tempo de transporte previsto no regulamento a que se refere a alínea d) da cláusula 135.<sup>a</sup>

7 — Nenhum tripulante poderá iniciar um serviço de voo antes de decorrido um período de 30 minutos acrescidos de um tempo de transporte fixado nos termos do número anterior.

8 — Entre um período de trabalho no solo e um período de serviço de voo haverá um período de repouso mínimo de 8 horas e nunca inferior a aquele.

9 — O comandante poderá reduzir a 8 horas os períodos de repouso intercalares não planeados e resultantes de irregularidades operacionais verificadas após o início de serviço de voo.

#### Cláusula 66.<sup>a</sup>

(Períodos de férias)

1 — Os tripulantes têm direito, em cada ano civil, a um período de férias com a duração de 30 dias consecutivos ou 22 dias úteis interpolados.

2 — As férias poderão ser gozadas em 2 períodos interpolados sem prejuízo do limite referido no n.º 1.

#### Cláusula 82.<sup>a</sup>

##### (Licenças sem retribuição)

1 — Serão concedidas licenças sem retribuição aos tripulantes que as solicitarem, desde que sejam formuladas com a antecedência mínima de 30 dias.

2 — Não poderão ser concedidas licenças sem retribuição desde que da sua concessão resulte prejuízo para o serviço ou para outros tripulantes, entendendo-se como tal, nomeadamente, a necessidade de o tripulante, durante o período de licença, prestar serviço nouro equipamento ao abrigo do disposto na cláusula 36.<sup>a</sup>

3 — Durante o período de licença, e sem prejuízo da antiguidade de companhia, cessam os deveres e garantias das partes na medida em que pressuponham a efectiva prestação de serviço.

4 — Determina a perda de antiguidade de serviço, contada dia-a-dia, a manutenção da situação de licença sem vencimento de forma seguida ou interpolada por prazo superior a 12 meses.

5 — O disposto no número anterior não se aplica às licenças sem vencimento já gozadas, cuja concessão se entende ter sido efectuada sem prejuízo da antiguidade de serviço.

6 — Nas licenças em curso à data da entrada em vigor do AE computar-se-á no limite dos 12 meses, o período decorrido desde a data da sua concessão até então.

7 — O disposto no n.º 4 não se aplica às situações constituídas ao abrigo do disposto na presente cláusula e em que seja garantida a rotação de todos os tripulantes do mesmo equipamento e categoria.

#### Cláusula 86.<sup>a</sup>

##### (Remuneração mensal)

1 — A remuneração fixa mensal dos tripulantes técnicos é constituída pelo vencimento base, vencimento de exercício e vencimento de senioridade calculada conforme a tabela em vigor.

2 — A remuneração fixa mensal corresponde ao número de horas de voo constante da referida tabela, constituindo o vencimento horário aquelas que, em cada mês, devam ser remuneradas para além do crédito.

3 — As horas que excedam o quantitativo anual serão remuneradas pelos respectivos valores horários e pagas até 15 de Fevereiro do ano imediato.

4 — Para efeitos do disposto no n.º 3, o crédito anual será reduzido proporcionalmente em função da indisponibilidade para serviço de voo resultante da frequência de cursos teóricos na situação de instruendo.

#### Cláusula 107.<sup>a</sup>

##### (Perda de capacidade técnica)

1 — O tripulante 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, a seu pedido, por uma dessas funções, mantendo:

- a) Vencimento de senioridade vencido;
- b) Antiguidade de companhia;
- c) Antiguidade de serviço, se se mantiver na mesma profissão.

2 — O tripulante que não proceda à opção prevista no número anterior ou que tenha perdido totalmente a capacidade para o exercício de funções de voo será transferido para um serviço em terra compatível com as suas habilitações e qualificações profissionais, auferindo o vencimento correspondente a 3% do vencimento base, por cada ano de antiguidade de serviço, com o mínimo de 30% e o máximo de 90%, salvo se a retribuição atribuída ao cargo em terra for superior, caso em que será esta a devida.

3 — O tripulante, nas situações referidas no número anterior, manterá o vencimento de senioridade vencido à data da perda de capacidade e passará a auferir as diuturnidades previstas para a sua nova situação.

#### Cláusula 140.<sup>a</sup>

##### (Operação turbo-hélice)

1 — As disposições deste AE, nomeadamente em matéria de utilização dos tripulantes, que se mostrem incompatíveis com o regular funcionamento e características específicas da operação turbo-hélice, poderão ser revistas e adaptadas àquela operação através de regulamento próprio a elaborar pela empresa e a submeter ao parecer do sindicato respectivo.

2 — Os pilotos com funções de piloto em comando ou co-piloto em equipamentos turbo-hélice são integrados no quadro geral de pilotos com a categoria de oficial piloto, sendo a sua antiguidade de serviço contada a partir de 19 de Agosto de 1983.

3 — Aplica-se, nomeadamente, ao n.º 2 da presente cláusula, o disposto na cláusula 145.<sup>a</sup>

## CAPÍTULO XII

### Disposição provisória e condicionada

#### Cláusula 146.<sup>a</sup>

##### (Disposição provisória e condicionada)

1 — Até 31 de Dezembro de 1986, as cláusulas 46.<sup>a</sup>, 56.<sup>a</sup>, 60.<sup>a</sup> e 63.<sup>a</sup> vigorarão nos termos e com a redacção constante do anexo C.

2 — A entrada em vigor das cláusulas atrás referidas dependerá cumulativamente da publicação do AE



e da outorga, entre a TAP e o Governo, do contrato-programa em curso à data do acordo protocolar que as contém.

## ANEXO A

### Profissões e categorias

#### I — Profissões

1 — Os tripulantes técnicos agrupam-se nas seguintes profissões:

- a) Pilotos;
- b) Técnicos de voo.

#### II — Categorias

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

- a) Na profissão de pilotos:
  - 1 — *Comandante*. — Elemento qualificado na função de piloto em comando em aviões de reacção, com o mínimo de 4 anos na categoria de oficial piloto no exercício efectivo das funções inerentes a esta categoria;
  - 2 — *Oficial piloto*. — Elemento qualificado na função de co-piloto em aviões de reacção ou na de piloto em comando ou co-piloto em aviões turbo-hélice;
- b) Na profissão de técnicos de voo:
  - 3 — *Oficial de voo*. — Elemento qualificado na função de técnico de voo.

#### III — Senioridade

Aos comandantes com 15 anos de antiguidade de serviço e 10 anos de efectivo serviço na função de piloto em comando em aviões de reacção e aos oficiais pilotos e oficiais de voo com 10 anos de efectivo serviço de voo nas respectivas funções é atribuído o título honorífico de sénior.

## ANEXO B

### Definição de funções

#### I — Pessoal navegante técnico

*Piloto em comando*. — Tripulante devidamente qualificado pela autoridade aeronáutica para comandar aeronaves, sendo responsável perante a empresa pela operação técnica, administrativa e comercial correspondente à função. Esta responsabilidade abrange a segurança e integridade dos passageiros, restantes tripulantes, carga e equipamento durante o voo; o cumprimento de regulamentos internacionais, nacionais e das normas internas da empresa; a representação desta, quer em território nacional, quer no estrangeiro, sempre que no local onde se encontre não exista representante legal da mesma. Assegura 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 de voo (pilotagem); a utilização dos equipamentos, nomeadamente radioe-

léctricos e electrónicos de comunicações e navegação; o controle (através do supervisor de cabina ou chefe de cabina) do nível de assistência a passageiros; qualquer alteração às rotinas ou normas operacionais estabelecidas sempre que as circunstâncias o exijam e justifiquem. Exerce poderes de direcção sobre todos os membros da sua tripulação, entendendo-se por poderes de direcção os de prever, organizar, autorizar e controlar.

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

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

## ANEXO C

### Cláusulas suspensivas

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

(Limites máximos de serviço de voo)

1 — Os limites máximos de serviço de voo são os que constam do quadro seguinte:

Composição da tripulação mínima	Período de serviço de voo
	Horas
A) 1 piloto .....	10
B) 1 piloto e outros .....	11
C) 2 pilotos .....	12
D) 2 pilotos e outros .....	14

2 — No caso de o período do serviço de voo compreender, no seu todo ou em parte, o período das 23 horas às 6 horas e 29 minutos (LT do ponto de partida), o máximo previsto no número anterior será diminuído de 1 hora.

3 — Por cada aterragem além da 4.<sup>a</sup>, os máximos de períodos de serviço de voo são diminuídos de 60 e de 30 minutos, para aviões de reacção e de hélice, respectivamente.

4 — A empresa praticará os valores referidos no n.º 3 a partir da 3.<sup>a</sup> aterragem, se:

- a) A apresentação para o serviço de voo se efectuar fora do período compreendido entre as 8

horas e 30 minutos e as 11 horas e 30 minutos (LT);

- b) O serviço de voo incluir, pelo menos, uma aterragem nas Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira.

5 — Para as tripulações de aviões com peso máximo inferior a 22 000 kg, os períodos de repouso intercalares contam a 50% para efeitos dos máximos e limites estabelecidos na presente cláusula.

6 — Os máximos de período do serviço de voo constantes do n.º 1 para as tripulações C e D serão aumentados sempre que a tripulação mínima seja reforçada nos seguintes termos:

Mais 1 piloto (tripulação C) — 1 hora;  
Mais 1 comandante e 1 técnico de voo — 2 horas;  
Mais 100% da tripulação técnica — 4 horas.

7 — Qualquer tripulante desempenhando as funções de instrutor de voo de pilotos ou de técnicos de voo não poderá exceder, no decurso de um voo de instrução, o máximo de 5 horas de tempo de voo e de 10 horas de período de serviço de voo, independentemente do número de aterragens.

8 — O comandante poderá alargar para os limites estabelecidos na lei o período de serviço de voo sempre que tal se mostre necessário à conclusão do serviço de voo.

9 — O tripulante não poderá iniciar um período de serviço de voo compreendido no todo ou em parte entre as 23 horas e as 6 horas e 29 minutos, se na noite anterior não tiver gozado um período nocturno de repouso.

#### Cláusula 56.<sup>a</sup>

##### (Definições)

1 — *Período de repouso.* — Período no solo, em local apropriado, durante o qual o tripulante está, obrigatoriamente, desligado da prestação de qualquer trabalho.

2 — *Local de repouso.* — Fora da base, aquele que dispõe de serviços hoteleiros completos e apropriados para descanso dos tripulantes; na base, a residência do tripulante.

3 — *Período nocturno de repouso.* — Período de 8 horas consecutivas entre as 22 e as 8 horas (LT).

#### Cláusula 60.<sup>a</sup>

##### (Folga semanal)

1 — A folga semanal será gozada na base e terá a duração de 48 horas consecutivas, contadas a partir das 0 horas ou das 12 horas.

2 — A folga não poderá ser imediatamente precedida de serviço de assistência.

3 — Quando um tripulante esteja fora da base afecto a serviço efectivo de voo por um período de duração superior a 5 dias, terá direito a gozar, pelo menos, uma das folgas semanais imediatamente após o período de repouso subsequente ao regresso à base, à qual acrescerá um período de 24 horas consecutivas.

4 — Caso a ausência seja igual ou superior a 10 dias, considera-se o tripulante em regime de destacamento, o qual será objecto de negociação prévia com o sindicato respectivo.

5 — Sem prejuízo do previsto no n.º 3, as folgas de cada mês poderão ser acumuladas até ao máximo de 6 dias, sendo gozadas sem interrupção.

6 — Os tripulantes têm direito, pelo menos, a um sábado e um domingo como período de folga semanal, de 7 em 7 semanas.

#### Cláusula 63.<sup>a</sup>

##### (Folga por ausência da base)

Prejudicada pela nova redacção da cláusula 60.<sup>a</sup>, que suspendeu a anterior.

Lisboa, 15 de Novembro de 1984.

Pela TAP — Air Portugal, E. P.:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo SPAC:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo STVAC:

(Assinaturas ilegíveis.)

Depositado em 8 de Março de 1985, a fl. 16 do livro n.º 4, com o n.º 108/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

**Acordo de adesão entre a Assoc. dos Industriais de Massas Alimentícias, Bolachas e Chocolates e outras e a Feder. Portuguesa dos Sind. do Comércio, Escritórios e Serviços ao CCT entre aquelas associações patronais e a FESINTES — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços.**

Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, a Associação dos Industriais de Massas Alimentícias, Bolachas e Chocolates; a Associação Portuguesa dos Industriais de Alimentos Compostos para Animais; a Federação Portuguesa dos Industriais de Moagem; a Associação Nacional dos Industriais de Arroz, e a Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços, acordam em aderir ao CCT celebrado entre aquelas e a Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outro, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 15, de 15 de Agosto de 1976, bem como às alterações publicadas nos *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.ºs 2, de 15 de Janeiro de 1983, 2, de 15 de Janeiro de 1984, e 4, de 29 de Janeiro de 1985.

Lisboa, 6 de Fevereiro de 1985.

Pela Associação dos Industriais de Massas Alimentícias, Bolachas e Chocolates:  
*(Assinatura ilegível.)*

Pela Associação Portuguesa dos Industriais de Alimentos Compostos de Animais:  
*(Assinatura ilegível.)*

Pela Federação Portuguesa dos Industriais de Moagem:  
*Carlos Alberto Henriques Gomes Pereira.*

Pela Associação Nacional dos Industriais de Arroz:  
*Carlos Monteiro Pulhinha.*

Pela Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços:  
*(Assinatura ilegível.)*

### **Declaração**

Para todos os efeitos se declara que os sindicatos filiados na Federação Portuguesa dos Sindicatos do Comércio, Escritórios e Serviços são os seguintes:

Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Aveiro;

Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Braga;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Castelo Branco;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Distrito de Coimbra;  
Sindicato dos Profissionais de Escritório e Comércio do Distrito da Guarda;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Escritórios do Distrito de Leiria;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Lisboa;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio do Distrito do Porto;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio e Serviços do Distrito de Santarém;  
Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços do Sul;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viana do Castelo;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio do Distrito de Viseu;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio dos Distritos de Vila Real e Bragança;  
Sindicato dos Empregados de Escritório e Caixeiros do Distrito da Horta;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Comércio e Serviços da Região Autónoma da Madeira;  
Sindicato dos Trabalhadores de Escritório e Comércio de Angra do Heroísmo;  
Sindicato dos Trabalhadores Aduaneiros em Despachantes e Empresas;  
Sindicato dos Trabalhadores de Serviços de Portaria, Vigilância, Limpeza e Actividades Similares;  
Sindicato dos Empregados de Escritório e Vendas de Ponta Delgada;  
Sindicato dos Escritórios e Serviços do Norte.

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1985. — Pelo Conselho Nacional, *(Assinatura ilegível.)*

Depositado em 6 de Março de 1985, a fl. 15 do livro n.º 4, com o n.º 102/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

**CCT entre a Assoc. Nacional das Ind. Têxteis, Algodoeiras e Fibras e outras e o SINDETEX — Sind. Democrático dos Têxteis e outros — Integração em níveis de qualificação**

Nos termos do n.º 4 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 121/78, de 2 de Junho, na redacção do Decreto-Lei n.º 490/79, de 19 de Dezembro, a seguir se procede à integração em níveis de qualificação de algumas profissões abrangidas pela convenção mencionada em título, publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 37, de 8 de Outubro de 1981:

5 — Profissionais qualificados:

5.4 — Outros:

Auxiliar de enfermagem.

6 — Profissionais semiqualficados (especializados):

6.1 — Administrativos, comércio e outros:

Assistente de consultório.

---

**ACT entre a CIMIANTO — Sociedade Técnica de Hidráulica, S. A. R. L., e outras e a FETESE — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros — Integração em níveis de qualificação.**

Nos termos do n.º 4 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 121/78, de 2 de Junho, na redacção do Decreto-Lei n.º 490/79, de 19 de Dezembro, a seguir se procede à integração em níveis de qualificação da profissão de coordenador de refeitório abrangida pela convenção mencionada em título, publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 39, de 22 de Outubro de 1984:

3 — Encarregados, contramestres, mestres e chefes de equipa:

Coordenador de refeitório.

---

**AE entre a Siderurgia Nacional, E. P., e a FETESE — Deliberação da comissão paritária**

**Acta**

Aos 2 dias do mês de Julho de 1984 reuniu a comissão técnica paritária emergente do acordo de empresa (AE) outorgado entre a Siderurgia Nacional, E. P., e a Federação Nacional dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 6, de 15 de Fevereiro de 1982.

Foi deliberado o seguinte, no exercício da competência referida na alínea b) do n.º 1 da cláusula 19.ª do AE:

1) Verificando-se que, na oficina do Serviço de Transportes da Fábrica do Seixal, as funções de conservação e reparação das bicicletas e ciclomotores são desempenhadas com grande autonomia da equipa de mecânicos auto e que, pela sua natureza e exigências, não se integram em nenhuma das categorias profissionais do AE, foi acordada a criação da categoria de afinador, reparador e montador de bicicletas e ciclomotores, com as classes de 1.ª e 2.ª, enquadradas respectivamente nos níveis 8 e 9 do anexo III ao AE;

2) A definição de funções, a qual passará a ser constante do anexo I ao AE, será a seguinte:

É o trabalhador que afina, desmonta, repara e monta todos os componentes das bicicletas e ciclomotores.

Siderurgia Nacional, 2 de Julho de 1984.

Representantes da empresa:

*(Assinaturas ilegíveis.)*

Representantes sindicais:

*(Assinaturas ilegíveis.)*

Depositado em 1 de Março de 1985, a fl. 14 do livro n.º 4, com o n.º 90/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

---

**AE entre a Siderurgia Nacional, E. P., e a Feder. dos Sind. da Metalurgia,  
Metalomecânica e Minas de Portugal e outros — Deliberação da comissão paritária**

**Acta**

Aos 22 dias do mês de Agosto de 1984 reuniu a comissão técnica paritária emergente do acordo de empresa (AE) outorgado entre a Siderurgia Nacional, E. P., e a Federação dos Sindicatos da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal e outros, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 6, de 15 de Fevereiro de 1982.

Foi deliberado o seguinte, no exercício da competência referida na alínea b) do n.º 1 da cláusula 19.ª do AE:

1) Na sequência das alterações tecnológicas verificadas na evacuação das escórias LD/LBE, designadamente com a introdução de novos equipamentos, foi criado um novo posto de trabalho.

Esse posto, pelas suas funções, enquadra-se na categoria profissional existente no anexo I ao AE — operador siderúrgico de máquinas auxiliares —, mas não se adapta às designações funcionais desta categoria existentes no anexo III ao AE;

2) Deste modo, foi acordada a criação da designação funcional — máquinas de movimentação de escórias ACR — ligada à categoria profissional em referência, que passa a integrar o nível 8 do anexo III ao AE.

Siderurgia Nacional, 22 de Agosto de 1984.

Representantes da empresa:

*(Assinatura ilegível.)*

*Luis Filipe Loureiro Maia Pereira.*

Representantes sindicais:

*(Assinatura ilegível.)*

*António Marques de Oliveira.*

Depositado em 1 de Março de 1985, a fl. 14 do livro n.º 4, com o n.º 91/85, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79.

**CCT entre a AEVP — Assoc. dos Exportadores de Vinho do Porto e outras e a Feder. Portuguesa dos Sind. do Comércio, Escritórios e Serviços e outra (alteração salarial e outras) — Rectificação**

No *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 7, de 22 de Fevereiro de 1985, foi publicado o CCT mencionado em título, cuja lista de assinaturas enferma de inexactidão, impondo-se, por isso, a necessária correcção. Assim, a p. 269 da citada publicação, onde se lê:

Pelo Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Bebidas da Região Norte e Centro:

*Edgar Sousa.*

deve ler-se:

Pelo Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Bebidas da Região Norte e Centro:

(Espaço em branco.)

---

**AE entre a Firestone Portuguesa, S. A. R. L., e a FETESE — Feder. dos Sind. dos Trabalhadores de Escritório e Serviços e outros (alteração salarial) — Rectificação**

Por ter sido publicada com inexactidão no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 7, de 22 de Fevereiro de 1985, a convenção mencionada em epígrafe, a seguir se procede à necessária correcção. Assim, na lista de assinaturas das associações sindicais signatárias, onde se lê:

Pela FSTJQF:

*José Luís Garcia Bento.*

Pela FETESE:

*António Maria Teixeira de Matos Cordeiro.*  
(Assinatura ilegível.)  
*José Luís Carapinha Rei.*

---

Pelo SEFOMATE — Sindicato dos Fogueiros de Mar e Terra:

*José Luís Garcia Bento.*

deve ler-se:

Pela FSTIQFP:

*José Luís Garcia Bento.*

Pela FETESE:

*António Maria Teixeira de Matos Cordeiro.*

Pela FETICEQ:

*José Luís Carapinha Rei.*

---

Pelo SIFOMATE — Sindicato dos Fogueiros de Mar e Terra:

*José Luís Garcia Bento.*