

Acordo de empresa entre a Easyjet Airline Company Limited - Sucursal em Portugal e o SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil

SECÇÃO 1

Disposições gerais

1.1- Âmbito do acordo de empresa (AE)

O presente acordo de empresa (AE) é celebrado de livre vontade e em boa-fé entre a Easyjet e o SPAC.

O AE vincula a Easyjet e todos os pilotos representados pelo SPAC e que estejam ao serviço da Easyjet com contrato de trabalho português (adiante «pilotos») aplicando-se, portanto, a um empregador e a 60 trabalhadores.

O presente AE aplica-se no território nacional de Portugal.

A Easyjet é uma companhia área comercial com o Código de Atividade Económica («CAE») 51100.

1.2- Duração e revisão

O presente AE entrará em vigor no dia 1 de fevereiro de 2017 e permanecerá em vigor até 31 de janeiro de 2021.

Ambas as partes acordam em iniciar negociações para a revisão deste AE seis meses antes da respetiva data de renovação.

De forma a possibilitar um ambiente construtivo durante o período de negociação do novo AE, as partes acordam que não será iniciado qualquer tipo de meio de luta laboral coletiva relativamente à renovação do AE, enquanto as negociações estiverem em curso e se mantenha e respeite o calendário negocial. Ambas as partes acordam que se deverá considerar que as negociações estão em curso sempre que as partes estejam em conversações sobre a renovação do AE e existam reuniões agendadas ou planeadas.

1.3- Direito aplicável

Todas as matérias não previstas no presente AE reger-se-ão pelas disposições gerais da lei portuguesa, pelo disposto nos contratos de trabalho e no manual de operações e pelos regulamentos gerais internos em vigor na Easyjet (incluindo MPOP, FDM, etc).

1.4- Manual de operações

Os pilotos devem cumprir com todos os manuais de operações em vigor na Easyjet e deles se espera que mantenham conhecimento suficiente desses mesmos manuais por forma a poderem operar ao nível definido pela empresa.

SECÇÃO 2

Formação profissional

A Easyjet garantirá aos pilotos toda a formação profissional, treino e verificação em simulador, no decurso do contrato de trabalho, nos termos que sejam requeridas pelas autoridades da aviação civil com o objetivo de manutenção da validade da licença necessária para operar uma aeronave da Easyjet. É obrigação do piloto participar em todas as

ações de formação e de simulador acima indicadas com diligência profissional. Poderá ser requerido aos pilotos que realizem ações e módulos de *self-learning* e de *e-learning* como parte do respetivo desenvolvimento profissional. A Easyjet encontra-se a desenvolver uma plataforma de *e-learning* cujo objetivo será o de contribuir para esse mesmo desenvolvimento; no entanto, será responsabilidade do piloto manter-se atualizado durante o seu tempo livre. Os módulos de *e-learning* cobrirão elementos que sejam considerados obrigatórios pela EASA e a sua realização não dará origem a qualquer pagamento ou tempo de descanso compensatório, sendo que a respetiva conclusão será monitorizada. A não-conclusão de formação profissional e/ou treino resultará na perda dos privilégios de voo e, potencialmente, em ação disciplinar. Esta cláusula não é aplicável aos deveres previstos na cláusula 8.8 (Remuneração), nomeadamente ações em simulador agendadas em escala, serviços de formação em terra ou em voo.

SECÇÃO 3

Saúde e segurança no trabalho

3.1- Saúde e segurança no trabalho

A Easyjet obedecerá a toda a legislação portuguesa relevante relativa a segurança e saúde no trabalho e utiliza serviços externos para assegurar o respetivo cumprimento.

Os pilotos devem realizar os exames médicos obrigatórios previstos na lei portuguesa, bem como quaisquer exames ocasionais que sejam solicitados pela Easyjet, sendo os custos suportados pela Easyjet.

Atendendo a que os exames serão normalmente realizados no local de trabalho e com agendamento flexível, permitindo, assim, aos pilotos influenciarem o agendamento dos seus exames médicos, no dia em que esses exames sejam realizados será inserido um lembrete na escala dos pilotos.

3.2- Exames médicos específicos de pilotos

É responsabilidade individual dos pilotos realizar a renovação do certificado médico de classe 1 antes do termo da respetiva validade. O processo de renovação deverá, preferencialmente, ser iniciado com um mínimo de 30 dias de antecedência face ao termo da respetiva validade. A renovação dos certificados médicos deverá respeitar o definido em manual de operações da Easyjet e os comunicados às tripulações (*notices to crew*). A não renovação do certificado médico que origine impedimento de o piloto voar poderá, ainda, resultar em ação disciplinar e/ou em perda de remuneração até que o certificado seja obtido, desde que tal ocorra por comprovada falha do piloto.

O piloto será reembolsado pelo custo efetivo incorrido com a renovação anual do exame médico de classe 1, tendo como base os requisitos e taxas recomendadas pela UK CAA/EASA. Estes valores estarão detalhados na lista de despesas ou em documento equiparado publicado pela Easyjet, o qual será mantido atualizado de acordo com as taxas publicadas.

O reembolso não excederá o valor previsto na tabela de taxas publicadas pela UK CAA/EASA e cobrirá apenas o

que for necessário para o processo de renovação. Se a tabela de custos em Portugal exceder a tabela equivalente publicada pela UK CAA/EASA, a Easyjet e o SPAC encetarão esforços para reunir e discutir a revisão do presente processo. Os custos associados a qualquer exame adicional que seja necessário à revalidação do certificado médico, que acresça aos exames anuais obrigatórios, não serão cobertos pela Easyjet.

3.3- Seguro de acidentes de trabalho

Os pilotos da Easyjet estão cobertos por um seguro de acidentes de trabalho nos termos da lei portuguesa. Informação relativa a este seguro estará disponível na intranet.

SECÇÃO 4

Direitos sindicais

4.1- Delegados sindicais

O número de delegados sindicais será estabelecido nos termos da lei.

O crédito de horas sindicais será estabelecido nos termos da lei, não sendo possível a acumulação de créditos de horas sindicais não utilizados em meses anteriores, exceto se, atendendo a circunstâncias excepcionais, exista acordo em contrário entre as partes.

4.2- Utilização das instalações da empresa

Os delegados sindicais têm direito a utilizar a sala de reuniões situada na sala de tripulações para o exercício de atividades sindicais relativas aos trabalhadores da Easyjet.

A utilização da sala de reuniões fica sujeita a disponibilidade e deve ser requisitada à Easyjet com um mínimo de 2 dias úteis de antecedência.

Os delegados sindicais têm direito a utilizar um quadro para comunicações situado na sala de tripulações de qualquer base portuguesa atual ou futura para efeitos de divulgar atividade sindical ou qualquer outra informação sindical com interesse profissional para os associados do SPAC.

4.3- Pedido de utilização de horas sindicais

Os delegados sindicais deverão informar a Easyjet sobre quais os dias em que pretendem utilizar o crédito de horas sindicais com uma antecedência mínima de 45 dias relativamente à publicação das escalas de voo, por forma a evitar perturbação de escalas.

Quando ocorram situações excepcionais relacionadas com a atividade da Easyjet ou dos pilotos, desde que devidamente justificadas, os delegados sindicais poderão incumprir o aviso prévio acima definido, devendo, em qualquer caso, informar a Easyjet com uma antecedência mínima de 48 horas.

O pagamento das horas sindicais corresponderá ao valor da remuneração base acrescida de 3 setores nominais por cada dia de atividade sindical.

4.4- Direito de informação e consulta

Os delegados sindicais têm direito, caso o requeiram, a ser informados e consultados sobre os seguintes temas que envolvam os trabalhadores ou a atividade em Portugal:

– Evolução recente, e provável evolução futura, da atividade da empresa ou do estabelecimento e da sua situação económica;

– Situação atual, estrutura presente e provável evolução dos níveis de emprego na empresa ou no estabelecimento e eventuais medidas preventivas, nomeadamente quando se preveja a diminuição do número de trabalhadores;

– Decisões da Easyjet suscetíveis de desencadear mudança substancial na organização do trabalho ou nos contratos de trabalho.

A Easyjet deverá fornecer esta informação aos delegados sindicais ou ao Sindicato, por escrito, no prazo de 5 ou 10 dias úteis, conforme a complexidade da questão.

SECÇÃO 5

Relações entre as partes

5.1- Relações entre as partes

As partes acordam na necessidade de desenvolver um sistema de relações efetivo, que poderá ser alcançado recorrendo a métodos eficientes de comunicação.

As partes acordam em promover o bom desenvolvimento da Easyjet em Portugal, bem como a sua finalidade de fornecer um serviço de transportes a preços competitivos, com uma rede de interligação aos diversos aeroportos principais de forma altamente eficiente, confiável e pontual, cumprindo com os mais altos padrões de segurança.

Sem prejuízo do respeito pela necessária confidencialidade e salvaguarda dos segredos de negócio, as partes consideram recomendável o agendamento periódico de reuniões com vista a assegurar a atempada e aberta troca de informação relativa aos principais indicadores de mercado, níveis de emprego e situação concorrencial. Estas reuniões serão agendadas quando solicitado por qualquer das partes.

Não obstante a possibilidade de iniciar qualquer dos procedimentos especificamente previstos no Código do Trabalho para a resolução de conflitos que possam surgir entre as partes, nomeadamente a conciliação, mediação e arbitragem, ambas as partes reconhecem a importância de ter um procedimento interno eficiente de resolução de conflitos, o qual se encontra descrito nesta secção.

5.2- Resolução de conflitos

As partes acordam que atenta a natureza pública dos serviços operados pela Easyjet, é necessário um processo para a resolução de conflitos que assegure que serão efetuadas todas as tentativas para solucionar uma situação de potencial conflito, antes da respetiva intensificação e possível recurso a meios de luta laboral coletiva, no interesse primário dos passageiros.

Caso ocorra um conflito, desentendimento ou impasse significativos entre o SPAC e a Easyjet, ambas as partes comprometem-se a envidar os seus melhores esforços para negociar e resolver o conflito ou impasse de forma construtiva, em boa-fé e através do nível hierárquico adequado.

Se, por qualquer motivo, todas as tentativas de resolver o conflito se frustrarem, deverá ser seguido o processo definido na presente secção, de forma a:

– Aferir se o impasse ou conflito pode ser reavaliado e resolvido;

– Mediar a situação, se necessário;

- Analisar alternativas, se existentes;
- Recorrer para o próximo nível hierárquico, se necessário.

Caso não seja possível resolver o conflito através de diálogo informal entre as partes, o sindicato deverá iniciar o procedimento formal bi-faseado com vista à resolução do conflito. Este processo deverá ser concluído antes de ser decretado qualquer meio de luta laboral coletiva.

A primeira fase do processo deve ser iniciada através de uma comunicação escrita formal, indicando os detalhes do «conflito» ou «impasse» relativamente ao qual o processo é iniciado.

No âmbito da primeira fase, no prazo de 5 dias úteis após a receção da comunicação acima referida, a Empresa agendará uma reunião com vista à tentativa de resolução do conflito. Esta reunião terá lugar no prazo de 14 dias após a receção da comunicação.

No caso de não haver acordo durante a primeira fase, poderá ser iniciada uma segunda fase se ambas as partes acordarem que tal é benéfico para a resolução do conflito.

Quando ocorra, a reunião da segunda fase deverá ter lugar no prazo de 14 dias após a conclusão da primeira fase. De forma a facilitar a resolução do conflito, a segunda fase poderá incluir a participação de níveis de direção diferentes da primeira fase, se tal for requerido e considerado adequado por ambas as partes. Cada uma das partes terá a possibilidade de requerer à outra qual o nível de direção que gostaria que participasse na segunda fase, sendo que a outra parte tentará satisfazer o pedido. A segunda fase não será bloqueada por qualquer das partes caso não seja, por qualquer motivo, possível satisfazer o pedido.

Caso o sindicato não esteja disponível nas datas propostas para as reuniões em qualquer das fases, as reuniões deverão ser reagendadas para a data mais próxima possível, não superior a 10 dias úteis contados da data inicial.

As partes podem acordar em alterar os prazos referidos acima sempre que considerem que tal poderá facilitar a resolução do conflito.

É intenção das partes que todas as comunicações sejam trocadas entre a direção do SPAC e a sucursal portuguesa da Easyjet.

O SPAC apenas declarará uma ação de luta laboral coletiva após a conclusão sem sucesso de ambas as fases do presente processo de resolução de conflitos, quando ocorreram.

SECÇÃO 6

Trabalho na Easyjet

6.1- Trabalho na Easyjet

De acordo com a lei portuguesa, todos os trabalhadores, ou candidatos, têm direito à igualdade de oportunidades e tratamento no acesso ao trabalho, formação profissional, promoções e condições laborais.

Nenhum trabalhador, ou candidato, pode ser privilegiado, beneficiado, prejudicado ou privado de quaisquer direitos ou dispensado de quaisquer deveres em função da ascendência,

idade, sexo, orientação sexual, estado civil, situação familiar, património genético, capacidade reduzida de trabalho, deficiência, doença crónica, nacionalidade, origem étnica, religião, convicções políticas e ideológicas ou filiação sindical.

Não constitui discriminação o comportamento baseado em fator de discriminação que constitua um requisito justificável e determinante para o exercício da atividade profissional, em virtude da natureza da atividade em causa ou do contexto da sua execução, devendo o objetivo ser legítimo e o requisito proporcional.

6.2- Atividades no lado-ar

As atividades da Easyjet no «lado-ar» requerem que os pilotos sejam portadores de um cartão de acesso ao «lado-ar», emitido pelas autoridades aeroportuárias competentes.

Qualquer falha na obtenção deste cartão de acesso poderá resultar na cessação do contrato de trabalho nos termos da lei portuguesa.

No caso de serem alvo de decisão condenatória por infração que impossibilite a obtenção do cartão de acesso, o piloto deverá notificar a Easyjet, no prazo de 7 dias. O incumprimento desta obrigação poderá ser considerado como uma infração disciplinar e tratado como tal nos termos dos procedimentos disciplinares da empresa.

No caso de um cartão de acesso ser perdido ou extraviado e ser necessário um cartão de substituição, os custos do mesmo serão suportados pelo piloto, a não ser que existam circunstâncias justificativas.

Se, por qualquer causa, os regulamentos em vigor não permitirem substituições adicionais, o piloto não poderá continuar a desempenhar as respetivas funções. Tal facto, a acontecer, poderá conduzir à cessação do respetivo contrato de trabalho.

6.3. Licença

O piloto deverá manter permanentemente uma licença de piloto válida e atualizada, emitida de acordo com os regulamentos aplicáveis, de forma a poder operar as aeronaves da Easyjet.

Quaisquer despesas associadas com a alteração da referida licença relativas a pilotos ao serviço da Easyjet serão suportadas pela mesma.

A perda de licença, acompanhada de recusa de renovação pela CAA, assim como qualquer alteração de circunstâncias que desqualifique o piloto de deter a licença ou de trabalhar a bordo de uma aeronave da Easyjet nos termos dos regulamentos EASA, implicará a cessação do contrato de trabalho.

6.4- Interoperabilidade

Qualquer piloto deverá estar disponível para operar e realizar as suas funções ao abrigo de qualquer COA («Certificado de Operador Aéreo») detido total ou parcialmente pela Easyjet PLC ou por qualquer das suas subsidiárias, sucursais ou equiparadas. Da mesma forma, os termos e condições deste AE permanecerão em vigor, independentemente do COA sob o qual o piloto venha a operar, até à data da respetiva renovação.

6.5- Ação disciplinar

A qualquer violação de obrigações relativas à execução

do contrato de trabalho, padrões comportamentais estabelecidos e regulamentos da empresa, aplicar-se-á a processo disciplinar e as sanções disciplinares conforme previsto no Código do Trabalho (ver anexo 1).

SECÇÃO 7

Contrato de trabalho - Disposições gerais

7.1- Tipo contratual

Os pilotos são em regra contratados através de contratos sem termo, exceto nos casos previstos na lei.

7.2- Conteúdo do contrato de trabalho

O contrato de trabalho deve ser celebrado por escrito e conter, no mínimo, a seguinte informação:

- Categoria profissional;
- Local de trabalho (base);
- Data de início de atividade;
- Período normal de trabalho, quer seja a tempo inteiro, quer seja a tempo parcial;
- Duração do período experimental, se aplicável;
- Valor líquido da remuneração base;
- Referência ao acordo de empresa;
- Data de celebração do contrato.

Para além do contrato de trabalho, a relação laboral do piloto será igualmente regulada pela lei portuguesa sempre que aplicável, pelo presente AE, pelo manual de operações (o qual está de acordo com os regulamentos da UK CAA), bem como por quaisquer outras aplicáveis regulamentações internas da empresa.

O início de atividade do piloto é condicional ao recebimento, pela empresa, da documentação comprovativa de que o mesmo se encontra habilitado a trabalhar em Portugal e nos demais países da União Europeia, bem como dos seguintes documentos:

- Passaporte válido;
- Número de identificação fiscal;
- Licença válida e atualizada, emitida pela UK CAA;
- Exame médico EASA classe 1;
- Qualquer outro documento requerido pela empresa, quando necessário ao cumprimento das regulamentações e requisitos definidos neste AE.

O piloto deverá permanecer a uma distância que lhe permita estar na sala de tripulações, ou em qualquer outro ponto designado para o efeito, num máximo de 90 minutos.

O piloto aceita e compromete-se a estar na base habitual dentro dos horários programados, independentemente de condições atmosféricas ou outras, exceto quando ocorram situações de força maior.

Quaisquer alterações à residência permanente ou habitual e ao número de telefone (fixo ou móvel) do piloto deverão ser comunicados à empresa de imediato, nos termos definidos pelos procedimentos e regulamentos internos.

7.3- Período experimental

Os contratos de trabalho dos pilotos que iniciem a sua atividade na Easyjet numa das bases portuguesas ficam sujeitos a um período experimental de 180 dias, exceto quando diferente período for acordado entre as partes.

Durante o período experimental, qualquer das partes poderá terminar o contrato de trabalho a qualquer momento, mediante comunicação escrita com uma semana de aviso prévio, não havendo necessidade de identificar as razões e sem que tal origine o direito de qualquer das partes a uma compensação.

Qualquer transferência para ou de Portugal, e que, por isso, implique a assinatura de um novo contrato, não determinará a aplicação de um segundo período experimental, caso tenha já decorrido o período inicial de 180 dias.

7.4- Antiguidade

Para todos os efeitos legais em Portugal, a data relevante de início de contrato será a data do contrato de trabalho em Portugal. Períodos de serviço prestados em diferentes países, sob um contrato de trabalho com a Easyjet, poderão ser considerados relevantes em caso de redução de pessoal, quando não sejam oferecidas alternativas adequadas.

7.5- Procedimento no caso de redução de pessoal

Caso ocorra um processo de redução de pessoal (incluindo redução da base ou fecho da base), a empresa deverá cumprir com todos os procedimentos definidos na lei Portuguesa, incluindo procurando a oferta de alternativas de emprego. Na eventualidade de uma redução ou fecho da base que afete pilotos baseados em Portugal, os termos aplicáveis deverão ser discutidos com a comissão de trabalhadores e o SPAC em cada ocasião.

7.6- Exclusividade

Aos pilotos é requerido que trabalhem para a Easyjet em exclusividade. No caso de um piloto pretender aceitar trabalho adicional fora da Easyjet deve notificar a empresa, por escrito, procurando obter permissão oficial. Tal autorização é de carácter discricionário e não será concedida nos casos em que se entenda que poderão interferir com o desempenho do piloto ou com a reputação da empresa entre os seus clientes e fornecedores.

7.7- Categorias profissionais e progressão

As categorias profissionais dos pilotos em Portugal são as que seguem:

- Comandante (CPT);
- Oficial-piloto sénior (SFO);
- Oficial-piloto (FO);
- Oficial-piloto júnior (SO).

Um SO será promovido a FO após completar 1250 horas de voo fatorizadas (*block hours*) ao serviço da Easyjet e, cumulativamente, 24 meses de trabalho na Easyjet.

Para efeito dos cálculos acima, as horas de voo Easyjet fatorizadas serão calculadas de acordo com as definições constantes do manual de operações da empresa.

A transição para SFO requer um ATPL descongelado, 2500 horas de voo Easyjet fatorizadas e, cumulativamente, 48 meses de serviço na Easyjet.

No caso de um piloto ser diretamente contratado como FO, permanecerá 24 meses nesta categoria até ser promovido a SFO.

Novos empregados que venham de uma agência de emprego que forneça serviços de tripulações para operar aeronaves da frota Easyjet, podem usar o tempo nessa função no cálculo do seu ponto de entrada e de futuras progressões. Tal

só não ocorrerá no caso de esse período ter sido interrompido por experiências de trabalho em outras companhias.

Qualquer promoção a CPT ocorrerá por absoluta discricionariedade da empresa, baseado nas políticas de Empresa em vigor no momento da promoção.

7.8- Descrição de funções

A descrição da função de piloto encontra-se no manual de operações da empresa - OM(A).

Consequentemente, qualquer alteração ao referido manual originará, automática e imediatamente, emendas a esta subsecção do AE.

7.9- Tempo mínimo de permanência nas bases Portuguesas

Como forma de garantir a necessária estabilidade nas bases portuguesas, antes de serem elegíveis para transferência para outra base Easyjet, os pilotos deverão ter cumprido o período mínimo de permanência na base.

A empresa poderá, discricionariamente, conceder aprovação para que os pilotos sirvam períodos menores do que os definidos abaixo.

Períodos mínimos de permanência servem apenas o propósito de organizar transferências internas e não configuram restrições contratuais acima dos normais períodos contratuais de notificação. Adicionalmente, com o propósito de permitir progressões profissionais, incluindo promoção a comando, a empresa poderá autorizar transferências para fora da base antes dos períodos mínimos definidos abaixo serem cumpridos.

Pilotos sujeitos a vínculo contratual relativo a treino deverão, independentemente dos períodos definidos abaixo, cumprir o período definido nesse vínculo antes de serem elegíveis para transferência para um base fora de Portugal.

7.9.1- Tabelas de tempo mínimo de permanência nas bases portuguesas

TABELA 1

Comandantes

Comandantes de entrada direta (DEC) sem qualificação-tipo em A320	3 anos *
Comandantes de entrada direta (DEC) com qualificação-tipo em A320 (sem serviço anterior na Easyjet de forma contínua)	2 anos
Transferência interna da rede Easyjet	1 ano
Promoção a comando interna na base	1 ano

TABELA 2

Copilotos

Copiloto de entrada direta (DEC) sem qualificação-tipo em A320	3 anos *
--	----------

Copiloto de entrada direta (DEC) com qualificação-tipo em A320 (sem serviço anterior na Easyjet de forma contínua)	2 anos
Todos os outros copilotos, incluindo transferência interna da rede Easyjet	1 ano

(*) Pilotos com data de começo anterior a 1 de fevereiro de 2017 - 2 anos.

7.9.2- Transferências para fora das bases portuguesas

Após o término do período mínimo de permanência conforme as tabelas acima, a empresa aprovará os pedidos de transferência para outras bases da rede Easyjet, de acordo com o protocolo de transferência aplicável, condicionado à existência de um tripulante substituto disponível.

Não existe qualquer direito de passagem para qualquer outra base da rede Easyjet e os pilotos estão sujeitos às diferentes políticas de transferência de cada base, a cada momento. Apesar disso, a Easyjet compromete-se a envidar todos os seus esforços para que, quando possível, a transferência para a base de preferência do piloto ocorra.

7.9.3- Lista de espera

Imediatamente após o início do seu serviço numa base portuguesa, o piloto pode adicionar o seu nome a listas de espera de transferência para qualquer base fora de Portugal, desde que tal lista exista e sujeito a políticas locais específicas da referida base.

7.9.4- Política e processo de transferência

Como forma de manter a desejada transparência em todo o processo de transferência, o SPAC e a Easyjet acordam em se encontrarem para discutir e definir um protocolo interno de transferência específico para Portugal.

Tendo em linha de conta a natureza dos requisitos estabelecidos para pilotos em Portugal, o SPAC e a Easyjet acordam em se reunirem anualmente no mês de Março, de 2018 em diante, num «*Establishment Meeting*», para reverem a duração dos períodos mínimos de permanência na base e possíveis modificações ao protocolo acima acordado.

7.10- Uniformes

A empresa fornecerá aos pilotos um uniforme e espera que o mesmo seja usado de acordo com o documento interno «*Uniform Standards*», disponível para consulta na intranet. Peças de vestuário não aprovadas não serão permitidas.

7.11- Ferramentas IT

É responsabilidade do piloto assegurar que tem todas as ferramentas necessárias para efetuar o seu trabalho, nomeadamente telefone móvel e acesso à internet compatível com os sistemas em uso pela Easyjet.

É esperado que os pilotos monitorizem os emails da empresa numa base regular, fazendo-o no mínimo antes de cada voo.

SECÇÃO 8

Remuneração e benefícios

8.1. Remuneração base

Nos termos da lei portuguesa e dos contratos de trabalho, a remuneração base é paga em catorze prestações mensais, duas das quais correspondem aos subsídios de férias e Natal e serão pagas em junho e novembro respetivamente. Os dois subsídios serão pagos proporcionalmente nos anos de contratação e cessação do contrato de trabalho.

Os dois subsídios (férias e Natal) correspondem a um

mês de remuneração base (i.e. 1/14 da remuneração base anual), acrescido da média das prestações variáveis e das prestações permanentes pagas mensalmente. No caso de não ser possível calcular a média dos pagamentos variáveis no momento do pagamento do subsídio de férias no ano da contratação (o que poderá ocorrer com trabalhadores que sejam contratados após abril), a diferença será calculada e paga com a retribuição do mês de dezembro.

A remuneração base anual ilíquida dos pilotos é a seguinte:

	Oficial-piloto júnior	Oficial-piloto	Oficial-piloto sénior	Comandante
A partir de 1 de fevereiro 2017	35 700 €	42 801 €	58 681 €	102 500 €
A partir de 1 de fevereiro 2018	36 236 €	43 229 €	59 855 €	104 550 €
A partir de 1 de fevereiro 2019	36 779 €	43 661 €	61 651 €	107 687 €
A partir de 1 de fevereiro 2020	36 779 €	43 661 €	62 267 €	108 763 €

8.2- *Per diem*

Um *per diem* é um valor pago por dia em que a tripulação se encontra temporariamente obrigada a prestar trabalho fora da respetiva base por motivo profissional, em serviço de voo.

O piloto terá direito a um *per diem* para despesas diárias por cada dia em que realize serviço de voo. A natureza do serviço de voo determinará o montante do *per diem* a que o piloto terá direito.

O valor do *per diem* pago por cada serviço de voo é baseado no número e tipo de setores voados (curto, médio ou longo), nos seguintes termos:

	Distância de grande círculo do setor [S]	Pagamento [setor nominal]
Setor curto	S < 400 NM	0.8
Setor médio	401 NM < S < 1000 NM	1.2
Setor longo	1001 NM < S < 1500 NM	1.5
Setor extra-longo	1501 NM < S	2.5

O valor do setor nominal (valor ilíquido em euros) é o seguinte:

	Oficial-piloto júnior	Oficial-piloto	Oficial-piloto sénior	Comandante
A partir de 1 de fevereiro 2017	28,50 €	33,84 €	40,10 €	63,03 €
A partir de 1 de fevereiro 2018	28,93 €	34,17 €	40,90 €	64,29 €
A partir de 1 de fevereiro 2019	29,36 €	34,52 €	42,13 €	66,22 €
A partir de 1 de fevereiro 2020	29,36 €	34,52 €	42,55 €	66,88 €

A lei portuguesa define o sistema de tributação dos *per diem*, nomeadamente no que respeita ao elemento não tributável do *per diem*. A parte tributável dos *per diem* é sujeita a imposto e a Segurança Social.

Os pagamentos realizados por posicionamento, serviço de assistência em assistência em aeroporto e em casa, formação ou dias de escritório não gerarão o pagamento de *per diem* adicionais.

8.3- Pagamento adicional de dias de férias

De forma a garantir que os pilotos mantêm um rendimento estável não obstante o gozo de férias, os mesmos terão direito a um pagamento fixo adicional por cada dia de férias que acrescerá à remuneração base, nos seguintes termos:

Oficial-piloto	Oficial-piloto sénior	Comandante
68,00 €	83,00 €	130,00 €

8.4- Paragens noturnas

Os pilotos recebem um pagamento por paragens noturnas fora da base, entre serviços de voo, dependendo o valor do nível do piloto. O pagamento da paragens noturnas corresponde a 2 setores nominais.

A Easyjet tentará efetuar o pagamento por paragens noturnas como *per diem* para efeitos de tributação.

8.5- Serviço em aeroporto (ADTY)

O pagamento do serviço em aeroporto será efetuado nos seguintes termos:

- Até 3 horas e 59 minutos na base sem que o piloto seja chamado para voar: 1 setor nominal;

- Mais de 4 horas na base sem que o piloto seja chamado para voar: 2 setores nominais;

Se o piloto for chamado durante as primeiras 4 horas: será pago o *per diem* correspondente e não será feito nenhum outro pagamento adicional;

- Se o piloto for chamado após as primeiras 4 horas: será pago o *per diem* correspondente, adicionado do valor de 2 setores nominais.

8.6- Assistência em casa

Não é devido qualquer pagamento adicional pelo serviço de assistência em casa.

Quando em serviço de assistência em casa, é dever do piloto reportar ao serviço tão cedo quanto possível e num máximo de 90 minutos após ter sido contactado com a nomeação.

8.7- Examinador/Instrutor

Adicionalmente a qualquer acréscimo na retribuição que seja devido em virtude da qualificação como examinador ou instrutor, será ainda efetuado um pagamento de 120,00 € por cada dia que os pilotos com a qualificação executem tais funções em terra, incluindo em simulador.

8.8- Deveres *ad-hoc* (serviço de chão)

Salvo acordo escrito em contrário, por quaisquer deveres executados em benefício da empresa (dias de escritório em que não seja pago *per diem* ou posicionamento) será pago o valor correspondente a 3 setores nominais.

Este pagamento é igualmente devido para serviços de formação em terra e simulador. formação em e-learning não

gerará qualquer pagamento variável adicional.

8.9- Posicionamento por ar ou terra

Os pilotos que se posicionem utilizando meio de transporte organizado pela empresa receberão um pagamento conforme detalhado na tabela abaixo.

A Easyjet empenhar-se-á em incluir o pagamento de posicionamentos com paragens noturnas no quadro do regime de pagamento dos *per diem* para efeitos de tributação.

O pagamento será efectuado de acordo com a duração do posicionamento. Para cada valor abaixo, um factor de multiplicação será aplicado ao valor do sector nominal (ver artigo 8.2).

Duração do posicionamento	0-2 hrs/ horas	2.01 hrs-3.30 hrs/ horas	3.31 hrs-5 hrs/ horas	>5 hrs/ horas
Pagamento por sector	0.8	1.2	1.5	2.5

O posicionamento começa no início do posicionamento se por via terrestre ou no horário de reporte se por via aérea e termina no horário de chegada em qualquer dos casos.

8.10- Prestação complementar anual

Os pilotos terão direito a uma prestação complementar anual nos termos descritos abaixo:

Oficial-piloto	Oficial-piloto sénior	Comandante
1 000 €	2 000 €	3 500 €

A partir de 2018, a prestação complementar anual será paga em dinheiro e em uma só prestação no mês de março de cada ano, ficando sujeito à tributação aplicável.

8.11- Bónus de performance anual

O plano de bónus é discricionário e as regras aplicáveis a cada ano financeiro são publicadas pela Easyjet. A Easyjet e os representantes do SPAC reunirão durante o mês de Setembro de forma a rever as estatísticas à data e discutir os objetivos.

Comandante

Os comandantes serão elegíveis para consideração para um bónus que poderá atingir um máximo de 20 % da retribuição base anual, sujeito às regras do plano do bónus. O pagamento depende de desempenho relativamente a objetivos. O valor alvo («*On Target*») corresponde a 10 % da retribuição base anual. O plano do bónus é discricionário e as regras serão divulgadas para cada ano financeiro.

Senior first officer

Os oficial piloto sénior serão elegíveis para consideração para um bónus que poderá atingir um máximo de 20 % da retribuição base anual, sujeito às regras do plano do bónus. O pagamento depende de desempenho relativamente a objetivos. O valor alvo («*On Targe*») corresponde a 10 % da retribuição base anual. O plano do bónus é discricionário e as regras serão divulgadas para cada ano financeiro

First officer

Os oficial pilotos serão elegíveis para consideração para

um bónus que poderá atingir um máximo de 15 % da retribuição base anual, sujeito às regras do plano do bónus. O pagamento depende de desempenho relativamente a objetivos. O valor alvo («*On Target*») corresponde a 7,5 % da retribuição base anual. O plano do bónus é discricionário e as regras serão divulgadas para cada ano financeiro

Second officer

Os oficial piloto junior serão elegíveis para consideração para um bónus que poderá atingir um máximo de 10 % da retribuição base anual, sujeito às regras do plano do bónus. O pagamento depende de desempenho relativamente a objetivos. O valor alvo («*On Target*») corresponde a 5 % da retribuição base anual. O plano do bónus é discricionário e as regras serão divulgadas para cada ano financeiro

8.12- Prémio de permanência

8.12.1- Pilotos contratados pela Easyjet antes de 1 de fevereiro de 2017.

Comandantes - Todos os comandantes receberão um pagamento do prémio de permanência em uma só prestação no segundo aniversário na empresa e subsequentes, nos termos indicados abaixo, desde que não tenham dado ou recebido pré-aviso para cessação de contrato na data do aniversário.

Pilotos que se encontrem a trabalhar a tempo parcial receberão o prémio de forma proporcional.

O prémio de permanência será incluído no cálculo dos seguros de perda de licença e de morte em serviço.

Tempo de serviço	% da remuneração base paga anualmente
2.º a 4.º aniversário de serviço	5 %
5.º a 9.º aniversário de serviço	10 %
10.º aniversário de serviço e seguintes	15 %

Oficial-piloto sénior - O oficial-piloto séniores receberá um prémio de 5 % da remuneração base, o qual será pago no terceiro aniversário na empresa e seguintes, desde que não tenham dado ou recebido pré-aviso para cessação de contrato na data do aniversário.

8.12.2- Pilotos contratados pela Easyjet a partir de 1 de fevereiro de 2017.

O prémio de permanência para comandantes tem início na data de efetiva promoção a comandante (conforme quadro acima) independentemente do tempo de serviço prestado como co-piloto - por exemplo, o primeiro prémio de permanência de 5 % para um comandante será devido no segundo aniversário da promoção a comandante, logo, os 10 % serão devidos no quinto aniversário da promoção, etc.

O prémio de permanência para oficial-piloto sénior contabiliza-se a partir da data de início de atividade em Portugal (mesmo pagamento como acima).

8.12.3- Pagamento

O pagamento do prémio de permanência será efetuado no mês em que o piloto elegível complete o seu aniversário de serviço nos termos detalhados acima. Excecionalmente, todos os pagamentos que sejam devidos entre 1 fevereiro e 30 de setembro de 2017 serão pagos com a remuneração de outubro de 2017.

8.13.Complemento de doença

Durante os primeiros três dias de doença o piloto receberá um pagamento correspondente a 60 % da retribuição base diária por cada dia de ausência. A partir do 4.º dia de doença, o piloto ficará unicamente abrangido pelo sistema público de Segurança Social

8.14- Seguro de vida (morte em serviço)

A cobertura para todos os pilotos por morte em serviço corresponde a quatro vezes a retribuição base para a respetiva função. Mais detalhes podem ser encontrados na política da Easyjet sobre seguro de vida.

8.15- Perda de licença e custos legais

A política de perda de licença cobre os pilotos em caso de perda temporária e/ou permanente da licença que resulte de doença ou acidente.

A cobertura corresponde a 1,3 vezes o valor da retribuição base anual, sujeita a um máximo de GBP 150,000. Este valor é pago líquido de qualquer benefício previsto na lei e está sujeito a uma redução nos 5 anos que antecedem a idade de reforma.

Os pilotos estão ainda cobertos por seguro de assistência jurídica para pessoal de voo, atualmente existente na empresa.

8.16- Parque automóvel

A Easyjet pretende oferecer parque automóvel aos seus empregados em todas os locais de operação. O piloto deverá consultar os detalhes junto do seu «Line Manager». No entanto, as restrições que se seguem são aplicáveis:

- O parque será disponibilizado pela Easyjet para uso dos pilotos. O parque deverá localizar-se a uma distância a pé aceitável da sala de tripulação; se tal não for possível, deverá ser disponibilizado serviço de transporte;
- Quando exigido, o autocolante de permissão de utilização do parque deverá ser exposto em local visível ;
- O equipamento de segurança deverá ser usado de forma correta, i.e., respeitando as distâncias entre veículos e as marcações;
- Alterações de propriedade ou das características dos veículos deverão ser comunicadas à Equipa de Gestão da Base, exceto quando o piloto, predominantemente, utilizar carros de aluguer ou outros de utilização temporária;
- Os condutores deverão estacionar somente nas áreas marcadas para o efeito. Custos de reboque ou remoção serão da responsabilidade do piloto e não da Easyjet;
- O estacionamento nos parques corre inteiramente por conta e risco do piloto e a Easyjet não poderá ser responsabilizada por quaisquer danos ou perda de propriedade;
- A violação de qualquer uma destas regras poderá originar ação disciplinar.

O estacionamento é atribuído numa base de «privilegio e não direito» e poderá ser removido a qualquer momento.

8.17- Reembolso de despesas

Despesas razoáveis de viagem e estadia bem como despesas profissionais ao serviço e no interesse da Easyjet serão cobertas pela política de reembolso da empresa.

SECÇÃO 9

Escalas

9.1- Tipo básico de escala

O tipo básico de escala nas bases portuguesas é escala variável («Flexible Roster Variation» - adiante FRV), conforme a tabela seguinte:

Número de aeronaves	FRV – número mínimo de dias de folga por ano civil
0-5	FRV 132 - Sujeito aos pagamentos flexíveis conforme quadro abaixo
6-9	FRV 138

Caso uma base cresça acima de 10 aeronaves, a Easyjet e o SPAC deverão reunir para discutir a possível implementação de uma escala FRV 144.

9.1.1- Pagamentos flexíveis aplicáveis a FRV

Não obstante a Easyjet prever que a maioria dos pilotos goze 138 dias de folga em cada ano civil, poderão existir casos em que os pilotos tenham menos dias de folga, pelo que a Easyjet compensará os pilotos por cada dia não atribuído entre 133 e 138 dias, de acordo com o seguinte quadro:

CPT	500 €
SFO	265 €
FO	200 €
SO	165 €

O cálculo do número de dias de folga é referente a cada ano civil (janeiro-dezembro) pelo que qualquer pagamento que seja devido será efetuado com o pagamento do mês de fevereiro do ano seguinte.

No que respeita ao ano de 2017, os pagamentos que sejam devidos serão efetuados em fevereiro de 2018 e serão aplicáveis aos trabalhadores com um mínimo de 6 meses de serviço em Portugal. Nos anos subsequentes o cálculo será proporcional ao tempo de serviço prestado, sendo que o pagamento depende de um serviço mínimo de 3 meses em Portugal.

É responsabilidade do trabalhador reclamar o pagamento que seja devido junto da respetiva chefia de base durante o mês de janeiro.

9.1.2- Dias de folga garantidos («Guaranteed days off» - GDO)

O piloto pode marcar até 24 GDO por ano, com um limite de máximo de 4 por mês de calendário. O dia de folga torna-se garantido quando o pedido é submetido e aceite no sistema.

O direito a GDO não gozado será perdido (não sendo diferido nem pago).

Os GDO fazem parte do número total anual de dias de folga e aplicam-se apenas aos pilotos que trabalhem em FRV.

9.2- Escala fixa de padrão 5-4

Em Portugal a escala de padrão fixo é feita de 8 meses civis com ciclos contínuos de 5 dias de trabalho e 4 dias de folga, seguidos de um mês de reserva (adiante «escala fixa»), com 12 dias de folga no mês de reserva (ou 11 caso a reserva seja em fevereiro).

Todos os pilotos que trabalhem ao abrigo de um contrato de trabalho português estarão sujeitos às mesmas regras

FTL aplicáveis a tripulações a tempo inteiro conforme documentadas no manual de operações - Secção 7. Quando forem necessárias alterações por indicação da autoridade competente ou por razões de segurança e/ou legislativas ou para mitigação de fadiga as mesmas serão refletidas no manual de operações - Secção 7, sendo devidamente comunicadas.

As transições dentro da escala fixa serão controladas de acordo com o manual de operações - Secção 7 e, enquanto as regras de mitigação de fadiga permanecerem inalteradas, serão limitadas a uma transição por bloco, sendo tais alterações controladas nos termos do parágrafo anterior.

9.2.1- Disponibilidade para escala fixa

Haverá disponibilidade para escala fixa para 18 pilotos (9 comandantes e 9 oficial piloto senior) em ambas as bases, Lisboa e Porto.

O procedimento para concorrer à escala fixa deverá seguir o princípio de lista de espera, sendo os detalhes que a regem publicados na ontranet da respetiva base.

No que respeita à base do Porto, a aplicação da escala fixa ficará disponível logo que o número de trabalhadores necessários à base esteja totalmente preenchido com pilotos com contratos portugueses em todas as categoria profissionais.

Atento este requisito, a disponibilidade para escala fixa em cada base será anualmente revista com o SPAC, na reunião anual de planeamento que terá lugar em março. A primeira reunião terá lugar em março de 2018.

9.3. Regras aplicáveis às limitações de tempo de voo

A Easyjet opera de acordo com o esquema EASA FTL aprovado pela EASA e pela UK CAA, nos termos incorporados no sistema de limitações de tempo de voo (FTL) da empresa, bem como de acordo com quaisquer derrogações EASA ou meios de cumprimentos alternativos (AltMoC) aprovados pela autoridade competente.

Quando sejam necessárias alterações sob a direção da EASA e da autoridade competente as mesmas serão refletidas em revisões à secção 7 do manual de operações da empresa e notificadas correspondentemente.

9.4- Paragens noturnas não planeadas

Paragens noturnas não planeadas poderão ocorrer ocasionalmente durante o programa de voos da empresa pelo que os pilotos deverão estar preparados para o efeito.

9.5- Contacto em dias de folga

Os pilotos poderão ser contactos diretamente ainda que em dia de folga caso tenham especificamente autorizado tal contacto. No entanto, quando estejam fora do tempo de serviço, os pilotos não serão contactados nas 12 horas anteriores à hora efetiva de reporte, exceto quando ocorra atraso operacional, caso em que o piloto poderá ser contactado a partir de 90 minutos antes da sua hora prevista de reporte.

Um piloto que aceitar um serviço num dia de folga terá direito a um pagamento por dia de folga conforme o procedimento estabelecido pela empresa. Os pagamentos por dias de folga serão publicados pela empresa.

9.6- Alterações de escala com curta antecedência (SNC)

Uma alteração de escala com curta antecedência (short notice change) é aquela que ocorre no período de 48 horas antes do serviço, e que determina que a hora de início do

serviço seja antecipada em 2 horas ou mais, ou a hora de término do serviço seja atrasada em 2 ou mais horas.

Um piloto pode recusar até 2 alterações com curta antecedência (SNC) em cada época, exceto se estiver a ser chamado de assistência em que não há direito a recusa.

Para este efeito, época é o verão (1 de maio a 31 de outubro) e o inverno (1 de novembro a 30 de abril). O direito a recusar em cada época não pode ser transferido para a época seguinte.

O piloto que aceite uma alteração com curta antecedência (SNC) terá direito a um pagamento por perturbação de escala no valor de 60 €. O pagamento será devido comparando o novo serviço com o planeado em escala nas 48 horas antecedentes.

Este sistema não se aplica a alterações que sejam consequência direta de, e ocorram no período de 12 horas antes de, uma perturbação operacional não controlável pela empresa.

Considera-se perturbação operacional o período importante em que um aeroporto está inoperacional para os voos da Easyjet ou em que haja uma ação de luta laboral coletiva promovida por entidade terceira ou empresa sub-contratada. Uma alteração apenas será uma consequência direta de perturbação operacional quando a aeronave em que o serviço de voo deva ser executado ou o piloto inicialmente escalado estão atrasados em consequência desse período de perturbação.

9.7- Publicação de escala

A escala mensal será publicada até ao dia 17 do mês anterior àquele a que respeita.

A Easyjet pode introduzir alterações nas escalas até ao dia da operação sempre que tal seja necessário por motivos operacionais, desde que sejam respeitados o manual de operações da empresa, a lei portuguesa e as regras definidas neste AE.

9.8- Qualidade de vida

A Easyjet reconhece e compromete-se a reduzir, sempre que possível, as sequências de 2-5, 5-2-5 e 5-2 para pilotos em FRV (ou, durante o período de reserva, para aqueles em 5/4).

A Easyjet compromete-se ainda a rever com o SPAC a frequência das sequências de 2-5, 5-2-5 e 5-2 nas escalas FRV durante a reunião anual de planeamento de março 2018, com vista a eliminar ou reduzir tais sequências.

A Easyjet empenhar-se-á ainda em minimizar sequências com um dia único de folga em escalas publicadas.

De forma promover opções de qualidade de vida dos pilotos, a Easyjet irá implementar um sistema de preferências para pilotos durante o quarto trimestre de 2018, o qual permitirá aos pilotos selecionar as suas preferências individuais de escala.

9.9- Trabalho a tempo parcial

O acordo sobre trabalho a tempo parcial durante época de inverno, assinado em 20 de agosto de 2013, permanecerá em vigor até à data da primeira reunião anual de planeamento, a qual terá lugar em março de 2018. Durante esta reunião o SPAC e a Easyjet considerarão novas regras de trabalho a tempo parcial para substituição daquelas em ambas as bases assim que as mesmas estejam a ser totalmente operadas por

pilotos com contratos de trabalho portugueses. As disposições do referido acordo celebrado em 2013 sobre trabalho a tempo parcial permanecerão em vigor até que sejam celebrados novos acordos.

SECÇÃO 10

Férias anuais

10.1- Ano de férias

O direito a férias reporta-se ao trabalho prestado entre 1 de abril e 31 de março do ano seguinte nos termos das regras em vigor na Easyjet.

10.2- Direito a férias

Os pilotos têm direito a 25 dias de férias por ano.

No ano da contratação e no ano da cessação do contrato de trabalho, o direito a férias será calculado proporcionalmente nos termos da lei portuguesa.

Atendendo a que os pilotos trabalham em qualquer dia da semana, também os dias de férias podem ser gozados em qualquer dia da semana.

Os pilotos têm direito a um período de descanso de 16 dias consecutivos dentro do ano de férias aplicável, nos termos da lei portuguesa, podendo optar por não utilizar este direito fazendo diferente alocação no sistema de marcação de férias. Este período de 16 dias pode ser constituído de dias de férias e dias de descanso. Para garantir que têm direito a este período os pilotos devem fazer uma alocação para o mesmo no sistema. No caso de as preferências individuais de um piloto não poderem ser acomodadas, o bloco de dias de férias e dias de folga poderá ser alocado pela Easyjet.

Os pilotos podem alterar a respetiva marcação de férias através do sistema de marcação de férias da Easyjet, respeitando os prazos de produção de escalas bem como o processo de marcação de férias.

No caso de pagamento por dias de férias não gozados devido a cessação do contrato de trabalho, cada dia de férias não gozados será calculado dividindo a remuneração mensal por 30.

10.3- Acordo de férias de verão

Os pilotos têm direito a um período de 12 dias de descanso constituído por dias de férias e dias de folga circundantes (vd. 10.4), entre 1 de maio e 30 de setembro.

Este período não será alocado automaticamente e, portanto, os pilotos deverão solicitar o mesmo, caso contrário a Easyjet assumirá que o piloto não pretende utilizar este direito. Assim, uma solicitação de pelo menos 6 dias de férias, não especificados, entre 1 de maio e 30 de setembro necessita de ser realizada para que tal seja garantido.

De forma a poderem qualificar-se para obter este direito, os pilotos necessitam de estar na respetiva base no momento da abertura do período de marcação de férias e ao abrigo de um contrato de trabalho português.

10.4- Dias de descanso circundantes

Os dias de folga circundantes («Wrap Days Off» - WDO) integram o direito legal dos pilotos a dias de descanso anuais e são sempre alocados antes e depois de dias de férias.

Uma vez que os WDO são alocados durante a fase de planeamento das escalas, os mesmos apenas estarão visíveis

6 semanas antes do período de férias ter início, desde que tal período tenha um número mínimo de dias de férias nos termos abaixo definidos.

O sistema de WDO apenas será aplicável aos pilotos em escala FRV ou a bloco de férias alocados durante o período de reserva dos pilotos em escala fixa 5-4.

Até outubro de 2017 os pilotos irão permanecer no sistema de WDOs constante do acordo assinado em 21 de outubro de 2014 com o aditamento de 26 de janeiro de 2015. A partir de outubro de 2017 o referido acordo cessará na parte respeitante aos WDOs e todos os pilotos nas bases portuguesas (LIS e OPO), bem como em qualquer outra base portuguesa que venha a existir no futuro, terão os WDOs alocados nos seguintes termos:

Dias de férias	WDO
1-2 dias de férias	0 WDO
3-9 dias de férias	2 WDO antes e 2 WDO depois
10 + dias de férias	3 WDO antes e 3 WDO depois

Se um piloto marcar um bloco de férias através do sistema e posteriormente cancelar dias dentro desse bloco, de forma a substituir dias de férias por WDO, tais WDO não serão aplicados. Por exemplo, uma marcação de um bloco de 8 dias de férias e posteriormente na segunda fase de marcação retirada do 4.º e 5.º dias de férias, tais dias não serão substituídos por WDO. Esta regra visa criar benefício e justiça para todos os trabalhadores uma vez que tal comportamento impede que outros marquem as suas férias nesse período.

Caso a marcação de férias venha a subsequentemente afetar a operação, ambas as partes farão uma revisão do acordo com vista a implementar medidas de controlo tanto na base de Lisboa como na do Porto que sejam simultaneamente justas e razoáveis do ponto de vista operacional.

10.5- Férias após licença de maternidade

Após o regresso de licença de maternidade a Easyjet alocará os dias de férias que se encontrem pendentes em blocos consecutivos de 10 dias com os correspondentes WDO, de forma a permitir o gozo consecutivo das férias nos termos da lei portuguesa

SECÇÃO 11

Ausências

11.1- Períodos de ausência

Todos os trabalhadores da Easyjet poderão ausentar-se do trabalho nos termos previstos na lei portuguesa para efeitos de gozo de direitos parentais, por morte de familiar, pelo regime de trabalhador-estudante, para assistência à família, por casamento, entre outras especificamente previstas na lei.

O pagamento de períodos de ausência será retribuído conforme as disposições da lei portuguesa, quer tal pagamento seja devido pela Easyjet, que pelo sistema de segu-

rança social ou através de seguro.

Para prevenir e minimizar perturbação operacional, e exceto quando se verificarem situações extraordinárias que deverão ser devidamente justificadas, o piloto deverá requerer a sua ausência motivada pelas razões anteriores com uma antecedência mínima de 30 dias face à publicação da escala.

Os pilotos que requeiram dias de estudo deverão, sempre que possível, informar a Easyjet que se encontram a frequentar estabelecimento de ensino no início do ano escolar e fornecer os seguintes documentos:

a) Documento comprovativo da matrícula emitido pelo estabelecimento de ensino;

b) Calendário de exames.

11.2- Licença de casamento

Os pilotos têm direito a licença de casamento com duração de 15 dias consecutivos por ocasião do casamento (ie. datas de início e termo são flexíveis desde que a licença abranja a data do casamento).

Esta licença não está incluída no período de férias anual e deverá ser solicitada com uma antecedência mínima de 30 dias antes da publicação da escala. No prazo máximo de 30 dias após o casamento o piloto deverá entregar o respetivo certificado oficial.

11.3- Faltas por doença

Sempre que uma situação de doença ou um acidente não profissional ocorram, os pilotos deverão apresentar um certificado médico emitido pelo hospital/clínica/médico que indique que os mesmos se encontram impossibilitados de prestar o seu trabalho. A apresentação do certificado médico visa garantir que a falta é justificada.

O certificado médico deverá cobrir a ausência do piloto desde o primeiro dia.

O certificado médico deverá ser apresentado no prazo de 48 horas contadas do início da ausência e incluir todo o período em causa (ou seja, do primeiro dia em diante). Em situações excecionais de justificada urgência ou gravidade, o certificado médico poderá ser apresentado apenas aquando do regresso ao trabalho. O procedimento acima descrito é igualmente aplicável à renovação de situações de doença.

Caso o piloto não regresse ao trabalho no dia indicado no certificado médico como data de termo do período de doença, nem apresente documento que justifique a extensão ou qualquer justificação adicional, a respetiva ausência poderá ser considerada como injustificada e dar origem a um processo disciplinar.

O piloto deverá sempre respeitar o processo de ausência por doença em vigor nas bases portuguesas e o incumprimento do mesmo poderá determinar que a ausência seja considerada como injustificada e dar origem a um processo disciplinar.

11.4- Faltas injustificadas

De acordo com a lei portuguesa, e sem prejuízo de outras consequências legais tais como ação disciplinar, as faltas injustificadas originarão sempre perda de retribuição.

Alternativamente, e a pedido escrito do piloto, a perda de retribuição poderá ser substituída por perda de dia de férias, na proporção de 1 dia de férias por 1 dia de falta injustificada.

O período de férias anual nunca poderá ser inferior a 20

dias úteis ou ao respetivo proporcional no ano da contratação.

11.5- Direitos parentais

Os pilotos têm os direitos parentais previstos na lei portuguesa. O pagamento de períodos de licença relacionados com direitos parentais será aplicado conforme as disposições da lei portuguesa.

Para evitar ou minimizar perturbação operacional os pilotos devem requerer os seus períodos de ausências relacionadas com direitos parentais com 30 dias de antecedência face à publicação da escala, exceto quando ocorrerem circunstâncias excecionais devidamente justificadas.

Os pilotos deverão informar a empresa sobre a data prevista do parto logo que possível, bem como indicar os detalhes de como a licença parental irá ser gozada.

11.6- Maternidade e regresso ao trabalho

Durante o período de gravidez as pilotos não estão aptas para voar. Por esta razão, logo que tenham conhecimento da sua gravidez as pilotos devem informar de imediato a Easyjet. Atendendo a que as pilotos não podem voar durante o período de gravidez, o pagamento da retribuição fica automaticamente suspenso e a piloto adquirirá o direito ao subsídio por risco (específico ou clínico) pago pela Segurança Social.

Caso a piloto comunique à empresa, no prazo de 15 dias após remeter a informação sobre a respetiva gravidez, que pretende uma escala sem restrições após regressar de licença de maternidade no período de amamentação, a Easyjet atribuirá à piloto um complemento mensal ao subsídio de risco no valor correspondente a 35 % da remuneração mensal base. O pagamento deste complemento cessará aquando do nascimento da criança, data em que a piloto adquire o direito ao subsídio de maternidade.

Após o envio da comunicação à empresa, a piloto que pretenda uma escala sem restrições deverá assinar um acordo formal com a Easyjet a fim de poder receber o complemento ao subsídio de risco.

Durante o período de amamentação, se solicitado pela piloto, a Easyjet não escalará a mesma para quaisquer paragens noturnas, exceto as que estiverem relacionadas com formação ou se ocorrerem perturbações operacionais imprevisíveis, o que não afetará o complemento referido acima quando seja devido.

Após regressar da licença de maternidade a piloto pode requerer licença sem vencimento ou trabalho a tempo parcial no sistema de mês repartido a 50 % ou 75 %. Este regime de trabalho a tempo parcial poderá ter de ser atribuído por tempo limitado (até 12 meses) caso não exista disponibilidade para posições permanentes e deverá ser requerido com uma antecedência mínima de 3 meses relativamente à data de regresso de licença de maternidade.

Caso as pilotos expressamente indiquem que pretendem usufruir dos direitos aplicáveis ao período de amamentação, as mesmas ficarão exclusivamente abrangidas pelo regime geral durante o período de gravidez não sendo portanto devi-

do o referido complemento ao subsídio de risco. Neste caso, durante o período de legal de amamentação as escalas respeitarão as limitações da lei portuguesa.

Após o regresso de licença de maternidade a Easyjet poderá atribuir à piloto funções em terra (por exemplo, para a prestação de assistência ao cliente no aeroporto), caso exista necessidade e vagas disponíveis. Neste caso a piloto receberá a respetiva remuneração base acrescida de um valor correspondente a 3 setores nominais por cada dia de trabalho em terra.

11.7- Licença sem vencimento

A pedido do piloto, e caso as necessidades organizacionais da empresa o permitam, a mesma poderá autorizar períodos de licença sem vencimento.

SECÇÃO 12

Versões e legislação aplicável

O presente AE é executado em versão portuguesa e inglesa, prevalecendo a portuguesa em caso de dúvida ou discrepância.

O presente AE reger-se-á pela lei portuguesa e portanto qualquer conflito emergente do mesmo será dirimido pelos tribunais portugueses.

Lisboa, XX de abril de 2017.

Pela Easyjet Airline Company Limited - Sucursal em Portugal:

Gandara Martinez, na qualidade de procurador e diretor da sucursal.

Pelo SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação civil:

David Ataíde da Silva Paes, presidente da direção.

Gonçalo Dias, diretor.

Depositado em 7 de junho de 2017, a fl. 25, do livro n.º 12, com o n.º 110/2017, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro.

Acordo de empresa entre a Sidul Açucares, Unipessoal, L.^{da} e o Sindicato dos Trabalhadores e Técnicos de Serviços, Comércio, Restauração e Turismo - SITESE - revisão global

Revisão global ao acordo de empresa publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 15, de 22 de Abril de 2012 e posteriores alterações, a última das quais publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 21, de 8 de Junho de 2016.