

Nível	Categorias	RPMB (em euros)
7	Fiel de armazém . . . . . Motorista de pesados . . . . . Operário polivalente . . . . .	700,85
6	Cobrador . . . . . Escriturário de 2. <sup>a</sup> . . . . . Motorista de ligeiros . . . . . Pasteleiro de 2. <sup>a</sup> . . . . . Prospector de vendas . . . . . Subencarregado de refeitório . . . . .	685,56
5	Cozinheiro de 2. <sup>a</sup> . . . . . Dispenseiro A . . . . . Encarregado de balcão . . . . . Encarregado de bar . . . . . Encarregado de preparador/embalador . . . . . Escriturário de 3. <sup>a</sup> . . . . .	615,50
4	Chefe de copa . . . . . Cozinheiro de 3. <sup>a</sup> . . . . . Dispenseiro B . . . . . Preparador/embalador . . . . .	569,73
3	Controlador-caixa . . . . . Empregado de armazém . . . . . Empregado de bar . . . . . Empregado de balcão de 1. <sup>a</sup> . . . . . Empregado de distribuição . . . . . Manipulador/ajudante de padaria . . . . . Preparador de cozinha . . . . .	543,11
2	Empregado de balcão de 2. <sup>a</sup> . . . . . Estagiário de escriturário do 2.º ano . . . . .	528,12
1	Ajudante de dispenseiro . . . . . Ajudante de motorista . . . . . Contínuo . . . . . Estagiário de <i>barman</i> (um ano) . . . . . Estagiário de cozinheiro (um ano) . . . . . Estagiário de escriturário do 1.º ano . . . . . Estagiário de pasteleiro (um ano) . . . . . Empregado de limpeza . . . . . Empregado de refeitório . . . . .	514,65

Lisboa, 25 de Fevereiro de 2010.

Pela AHRESP — Associação da Hotelaria, Restauração e Similares de Portugal:

*Mário Pereira Gonçalves*, presidente da direcção.

*Luís Filipe Cardim*, presidente do Sector de Actividade das Cantinas, Refeitórios e Fábricas de Refeições.

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

SITese — Sindicato dos Trabalhadores e Técnicos de Serviços;

STEIS — Sindicato dos Trabalhadores de Escritório, Informática e Serviços da Região Sul;

Sindicato do Comércio, Escritório e Serviços — SINDCES/UGT:

*Carlos Manuel Dias Pereira*, mandatário.

Pelo SINDEL — Sindicato Nacional da Indústria e da Energia:

*Carlos Manuel Dias Pereira*, mandatário.

Depositado em 17 de Junho de 2010, a fl. 83 do livro n.º 11, com o n.º 138/2010, 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 TAP — Transportes Aéreos Portugueses, S. A., e o SPAC — Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil — Revisão global.

Nos termos e para os efeitos do estabelecido no artigo 494.º do Código do Trabalho, é acordado e assumido pelas partes, em complemento do que já se acha expresso em outros passos do presente acordo:

a) O presente AE aplica-se em todo o território nacional;

b) A TAP integra o sector de actividade de transportes aéreos regulares (CAE 62100);

c) O presente AE é aplicável aos trabalhadores da TAP com a profissão de piloto, das categorias profissionais de comandante e de oficial piloto;

d) O presente AE abrange, para além da empresa, cerca de 810 trabalhadores;

e) O presente AE revoga e substitui o AE entre a TAP — Air Portugal, S. A., e o SPAC — Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 30, de 15 de Agosto de 1999, com as alterações publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 46, de 15 de Dezembro de 2008.

Lisboa, 21 de Maio de 2010.

Pela TAP:

*Fernando Abs da Cruz Sousa Pinto*, presidente do conselho de administração executivo.

*Manoel Fontes Torres*, vogal do conselho de administração executivo.

Pelo SPAC:

*Hélder Raio Silva*, presidente da direcção.

*Vasco Serra Pedro*, vice-presidente da direcção.

*Vitorino Simões*, vogal tesoureiro da direcção.

Cláusula 1.<sup>a</sup>

**Âmbito pessoal**

Após a publicação, nos termos da cláusula 2.<sup>a</sup>, o presente acordo de empresa (AE) obriga, por um lado, a TAP Portugal, S. A., adiante designada simplesmente como TAP ou como empresa, e, por outro, os pilotos ao seu serviço representados pelo SPAC — Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, adiante designado simplesmente como SPAC ou como Sindicato.

Cláusula 2.<sup>a</sup>

**Vigência**

1 — O presente acordo de empresa entra em vigor cinco dias após a sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego* e substitui toda a regulamentação colectiva anteriormente negociada entre as partes, exceptuando os protocolos em vigor anteriormente e que não foram objecto de revisão, prevalecendo sobre a regulamentação interna que com ele esteja em contradição.

2 — Não obstante a regra contida no número anterior, poderão os diversos regulamentos anexos estabelecer datas diferentes para a respectiva entrada em vigor, aplicando-se até essa data a regulamentação em vigor à data do início de vigência do AE.

3 — O período de vigência deste AE é de 24 meses, podendo ser revisto nos termos da lei.

#### Cláusula 3.<sup>a</sup>

##### Princípios e objectivos fundamentais do AE

1 — As partes contratantes comprometem-se a proceder de acordo com o princípio da boa fé e, em particular, a garantir o cumprimento do estabelecido na lei e neste AE.

2 — Ao celebrarem este AE, a TAP e o SPAC, pretendem, em particular:

- a) Estabelecer condições adequadas de prestação de trabalho que potenciem a competitividade da empresa;
- b) Contribuir para a rentabilidade da operação, proporcionando a garantia de emprego aos pilotos;
- c) Intensificar a cooperação entre as partes num ambiente de confiança e respeito mútuo;
- d) Estabelecer mecanismos para a resolução de diferendos;
- e) Manter e promover a paz laboral.

3 — De acordo com os princípios e objectivos referidos, a TAP e o SPAC analisarão em conjunto todos os assuntos relevantes para a empresa relacionados com a prestação de trabalho dos pilotos, podendo celebrar os protocolos que entendam necessários referentes a matérias específicas.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### Contratos individuais de trabalho

Os contratos de trabalho dos pilotos são celebrados sem termo, podendo, no entanto, ser celebrados a termo nos seguintes casos:

- a) Substituição temporária de trabalhador que, por qualquer razão, se encontre impedido de prestar serviço ou em relação ao qual esteja pendente em juízo acção de apreciação de licitude do despedimento;
- b) Acréscimo temporário ou excepcional da actividade da empresa;
- c) Actividades sazonais;
- d) Execução de uma tarefa ocasional ou serviço determinado precisamente definido e não duradouro.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### Deveres da empresa

Para além dos consagrados na lei, são deveres da empresa:

- a) Controlar a validade das licenças de voo, passaportes, vistos e vacinas, ou quaisquer outros documentos necessários ao desempenho das funções dos pilotos, avisando-os da respectiva caducidade com adequada antecedência, desde que estes lhes forneçam os elementos;
- b) Suportar os encargos com a documentação referida na alínea anterior;
- c) Respeitar a vida pessoal e familiar dos pilotos, nomeadamente pela adequada organização de escalas de serviço, de assistência e de folgas através do cumprimento rigoroso das normas referentes à duração do trabalho;

d) Distribuir, a expensas suas, aos pilotos os manuais, devidamente actualizados, necessários ao desempenho perfeito de cada uma das suas funções;

e) Comunicar ao comandante de serviço a existência a bordo de pessoas em serviço de inspecção;

f) Entregar aos pilotos que o solicitem, na vigência do contrato de trabalho e ainda após a cessação deste, indiferentemente dos motivos que lhe deram lugar, certificado donde constem a antiguidade e funções ou cargos desempenhados, bem como o grau de qualificação profissional obtido em cursos de especialização;

g) Facultar a consulta e cópia dos processos individuais, sempre que o respectivo piloto o solicitar;

h) Efectuar, a suas expensas, as verificações de proficiência dos seus pilotos, de acordo com os requisitos exigidos pela autoridade aeronáutica competente;

i) Manter e conservar, durante os prazos requeridos pela legislação e regulamentação aeronáutica aplicável, os registos das actividades dos pilotos, nomeadamente das suas qualificações, dos tempos de trabalho, de voo e serviços de voo efectuados, bem como de folgas e férias efectivamente gozadas;

j) Suportar os encargos com todo o material necessário ao desempenho das funções de piloto, nomeadamente auscultadores, pastas de bordo e fardamento; no que respeita ao fardamento, a TAP, consultará o SPAC relativamente aos cortes e feitios, cores e materiais utilizados;

l) Suportar os custos com o estacionamento das viaturas utilizadas pelos pilotos, quando estes tenham que se deslocar ao serviço da empresa;

m) Organizar cursos de formação ou de actualização de que os pilotos necessitem para se manterem devidamente qualificados e actualizados;

n) Ministar, a suas expensas, a instrução teórica de voo e de simulador necessária à qualificação e actualização dos pilotos;

o) Aos pilotos que à data de entrada em vigor do presente AE já façam parte do quadro da Empresa e não tenham obtido anteriormente ou não obtiverem o nível mínimo de 4, a TAP providenciará e assumirá o custo de um curso de inglês; entendendo-se este compromisso como um único curso por piloto nestas condições e válido apenas para o período inicial, permanecendo todos os pilotos responsáveis pela manutenção da proficiência nesta língua por ocasião dos testes de revalidação;

p) A pedido do SPAC, fornecer-lhe relatório, com periodicidade no máximo semestral, das actividades da competência da medicina do trabalho, no que respeita aos pilotos, nomeadamente quanto à inspecção periódica dos locais de trabalho dos pilotos, suas recomendações e medidas adoptadas pela empresa.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### Deveres dos pilotos

Para além dos previstos na lei, são deveres dos pilotos:

a) Executar os serviços que lhes foram confiados, de harmonia com as suas aptidões e categorias profissionais;

b) Guardar lealdade à empresa e segredo profissional sobre todos os assuntos que não esteja autorizado a revelar;

c) Promover ou executar todos os actos tendentes à melhoria da produtividade da empresa;

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) Participar aos superiores hierárquicos os acidentes e ocorrências anormais que se tenham verificado no serviço;

f) Usar, durante o exercício das suas funções, da máxima diligência com vista à protecção de vidas e bens que a empresa lhes confie;

g) Velar pela salvaguarda do prestígio interno e internacional da empresa;

h) Adoptar os procedimentos mais adequados à defesa dos interesses da empresa;

i) Dedicar toda a actividade de piloto à empresa, abstenendo-se de exercer por conta própria ou em benefício de outra empresa, salvo com o acordo daquela, e abstenendo-se igualmente de exercer actividades incompatíveis com o disposto na alínea m) desta cláusula;

j) 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;

l) Manter actualizadas as licenças de voo, qualificações e demais documentação necessária ao normal desempenho das suas funções;

m) 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;

n) Cumprir as normas operacionais dimanadas das entidades oficiais competentes e os regulamentos internos em vigor na empresa;

o) Dispor de telefone e informar a TAP do respectivo número.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### Garantias dos pilotos

1 — De acordo com o disposto na lei geral, é proibido à empresa:

a) Opor-se, por qualquer forma a que o piloto exerça os seus direitos, bem como despedi-lo ou aplicar-lhe sanções por causa desse exercício;

b) Exercer pressão sobre o piloto para que actue no sentido de influir desfavoravelmente nas condições de trabalho;

c) Diminuir a retribuição do piloto, salvo nos casos previstos na lei e no presente acordo e respectivos regulamentos;

d) Baixar a categoria do piloto, salvo se aceite por este e cumpridas as formalidades legais;

e) Transferir qualquer piloto em contração com o que sobre essa matéria esteja em vigor;

f) Despedir e readmitir o piloto, mesmo com o seu acordo, havendo o propósito de o prejudicar nos direitos e regalias decorrentes da antiguidade;

g) Discriminar um piloto em função da sua filiação sindical, ou pelo exercício da actividade sindical ou qualquer outra de representação de trabalhadores.

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

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### Desconto das quotas sindicais

1 — De acordo com o regime legal em cada momento em vigor, a empresa procederá ao desconto da quota sindical no vencimento mensal de cada piloto, mediante declaração escrita deste, procedendo à sua liquidação ao SPAC até ao dia 12 do mês seguinte àquele a que disser respeito.

2 — A TAP procederá ainda ao desconto da quota de cada piloto relativa à Associação Portuguesa de Pilotos de Linha Aérea, nos mesmos termos referidos no número anterior.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Conflitos entre a TAP e o SPAC

1 — A TAP e o SPAC evitarão tomar atitudes que conduzam a situações de conflito.

2 — Em consequência do exposto no n.º 1, a TAP e o SPAC comprometem-se a desencadear, observar e esgotar os mecanismos previstos neste AE para a solução de quaisquer diferendos.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Comissão paritária

1 — Será criada uma comissão paritária para a interpretação das disposições deste AE e dos seus regulamentos.

2 — A comissão será constituída por quatro elementos que deverão ser independentes e actuar como tal, sendo dois nomeados pela empresa e dois pelo SPAC, a designar caso a caso; a comissão determinará as suas regras de funcionamento, no respeito da lei e das normas gerais estabelecidas neste AE, devendo terminar os seus trabalhos no prazo máximo de 14 dias após o respectivo início.

3 — A comissão será convocada pela TAP e pelo SPAC, por telecópia, confirmada por correio registado com aviso de recepção, informando a outra parte da existência de um diferendo e as dúvidas na interpretação das disposições deste AE ou de qualquer dos seus regulamentos.

4 — A convocatória para o início dos trabalhos será feita pela TAP, por telecópia, no prazo máximo de 10 dias após o recebimento pela parte destinatária da telecópia referida no n.º 3, após consulta ao SPAC para que este designe os seus dois membros na comissão, devendo os trabalhos iniciar-se dentro dos 14 dias seguintes.

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

6 — As deliberações da comissão paritária tomadas validamente, vinculam as partes nos mesmos termos deste AE.

### Cláusula 11.ª

#### Licenças

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

### Cláusula 12.ª

#### Exames médicos

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

2 — Para efeitos da revalidação das licenças de voo e no cumprimento dos deveres estabelecidos na cláusula 5.ª, a empresa assegurará as necessárias marcações, no quadro dos serviços definidos pela autoridade aeronáutica competente.

3 — O piloto poderá, porém, optar por serviços médicos diferentes dos escolhidos pela empresa, desde que também incluídos no quadro dos serviços definidos pela autoridade aeronáutica competente.

4 — No caso previsto no número anterior, o piloto deverá informar a empresa de qual o serviço autorizado que pretende utilizar, até três meses antes da data de caducidade do seu certificado médico; caso não exerça essa opção naquele prazo, a empresa marcará a inspecção no serviço que entender mais conveniente.

### Cláusula 13.ª

#### Tempo de exames, avaliação e cursos

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

### Cláusula 14.ª

#### Quadros de pessoal

1 — A empresa remeterá ao SPAC, no decorrer do 1.º trimestre de cada ano, relação nominal dos seus pilotos, contendo os seguintes elementos individuais:

Nome;  
Número de trabalhador;  
Categoria profissional;  
Datas de admissão e da última evolução salarial;  
Retribuição mensal.

2 — Para além do mapa referido no n.º 1, a empresa enviará ao SPAC uma lista de antiguidade dos pilotos ordenados por escalonamento na categoria e por equipamento.

3 — A empresa obriga-se a manter actualizados os mapas a que se aludem nos números anteriores, remetendo ao SPAC semestralmente ou logo que lhe seja solicitado fundamentamente pelo SPAC.

### Cláusula 15.ª

#### Profissões e categorias profissionais

1 — As profissões, as categorias profissionais e as funções dos pilotos, são as constantes do anexo ao presente AE.

2 — A descrição de funções correspondentes às várias categorias profissionais dos pilotos é a constante do regulamento de admissões, antiguidades e acessos (RAAA).

3 — A carreira profissional dos pilotos rege-se pelo regulamento referido no número anterior.

4 — As qualificações técnicas necessárias para cada uma das funções serão as estabelecidas pela empresa, cumpridas as disposições legais aplicáveis, devendo ser objecto de publicação no ROV.

### Cláusula 16.ª

#### Requisitos de admissão

1 — A admissão de pilotos será realizada através de concurso devidamente publicitado.

2 — As condições de concurso, o regulamento do mesmo e as condições de admissão dos pilotos são as constantes do RAAA.

### Cláusula 17.ª

#### Antiguidades

As antiguidades dos pilotos, a sua caracterização e os critérios de contagem respectivos são os constantes do RAAA.

### Cláusula 18.ª

#### 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, caso exista;
- d) Supervisor de cabina;
- e) Chefe de cabina;
- f) Comissário/assistente de bordo.

### Cláusula 19.ª

#### Transferências

1 — Qualquer piloto, 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 piloto auferirá na nova função, a retribuição correspondente à categoria e equipamento que teria se se mantivesse em serviço de voo.

### Cláusula 20.ª

#### Limites de serviço de voo e de repouso e condições de utilização e de prestação de trabalho

Os limites máximos do período de serviço de voo e de tempo de voo, as condições de repouso e outras condições

de utilização e prestação de trabalho são as constantes do regulamento de utilização e de prestação do trabalho (RUPT), no quadro das disposições legais imperativas aplicáveis.

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

##### Enumeração de feriados

São feriados obrigatórios os previstos na lei e ainda os seguintes:

- a) Terça-feira de Carnaval;
- b) Feriado municipal do local habitual de trabalho, sendo este substituído pelo feriado regional no caso das Regiões Autónomas.

#### Cláusula 22.<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 e vence-se no dia 1 de Janeiro de cada ano civil.

2 — No ano de admissão aplica-se o regime previsto na lei geral.

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

4 — O período de férias a que se refere no número anterior, embora não gozado, conta-se sempre para efeitos de antiguidade.

5 — O direito a férias é irrenunciável e o seu gozo efectivo não pode ser substituído, fora dos casos expressamente previstos na lei.

#### Cláusula 23.<sup>a</sup>

##### Períodos de férias

1 — Os pilotos têm direito, em cada ano civil, a um período de férias com a duração estabelecida no RUPT.

2 — Os critérios de marcação de férias são os estabelecidos no RUPT.

#### Cláusula 24.<sup>a</sup>

##### Alteração ou interrupção de férias

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

2 — Em casos excepcionais, poderá a empresa interromper as férias do piloto, obrigando-se, porém, a indemnizá-lo dos prejuízos comprovadamente sofridos.

#### Cláusula 25.<sup>a</sup>

##### Doença no período de férias

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

2 — Terminado o impedimento, antes de decorrido o período de férias anteriormente marcado, o piloto gozará os dias de férias ainda compreendidos neste período, cabendo à empresa, na falta de acordo, a marcação dos dias

de férias não gozados, respeitando, na medida em que seja materialmente possível, as regras relativas ao período do ano do gozo das férias

3 — A prova da situação de doença poderá ser feita por estabelecimento hospitalar, por médico da segurança social ou, na sua falta, por atestado médico, sem prejuízo, neste último caso, do direito de fiscalização e controlo por médico indicado pela empresa.

4 — Quando se verificar a situação prevista nesta cláusula deverá o piloto comunicar à empresa, logo que possível, o dia de início da doença, bem como o do seu termo.

#### Cláusula 26.<sup>a</sup>

##### Noção de falta

Falta é a não comparência a um serviço de voo, a um serviço de assistência, a uma sessão de simulador ou de instrução ou a qualquer serviço ou convocação legítima da empresa relacionada com a actividade profissional dos pilotos.

#### Cláusula 27.<sup>a</sup>

##### Tipos de falta

1 — As faltas podem ser justificadas ou injustificadas.

2 — São consideradas faltas justificadas:

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

b) A motivada por falecimento de cônjuge, parente ou afim, nos termos legais;

c) A motivada pela prestação de prova em estabelecimento de ensino, nos termos legais;

d) A motivada por impossibilidade de prestar trabalho devido a facto não imputável ao trabalhador, nomeadamente observância de prescrição médica no seguimento de recurso a técnica de procriação medicamente assistida, doença, acidente ou cumprimento de obrigação legal;

e) A motivada pela prestação de assistência inadiável e imprescindível a filho, a neto ou a membro do agregado familiar de trabalhador, nos termos legais;

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

g) A de trabalhador eleito para estrutura de representação colectiva dos trabalhadores, nos termos legais;

h) A de candidato a cargo público, nos termos da correspondente lei eleitoral;

i) A autorizada ou aprovada pelo empregador;

j) A que por lei seja como tal considerada.

3 — São consideradas injustificadas todas as outras.

#### Cláusula 28.<sup>a</sup>

##### Licença parental inicial

1 — A mãe e o pai trabalhadores têm direito, por nascimento de filho, a licença parental inicial de 120 ou 150 dias consecutivos, cujo gozo podem partilhar após o parto, sem prejuízo dos direitos da mãe estipulados na lei.

2 — A licença referida no número anterior é acrescida em 30 dias, no caso de cada um dos progenitores gozar, em exclusivo, um período de 30 dias consecutivos, ou dois

períodos de 15 dias consecutivos, após o período de gozo obrigatório pela mãe, fixado na lei.

3 — No caso de nascimentos múltiplos, o período de licença previsto nos números anteriores é acrescido de 30 dias por cada gémeo além do primeiro.

4 — Em caso de partilha do gozo da licença, a mãe e o pai informam os respectivos empregadores, até sete dias após o parto, do início e termo dos períodos a gozar por cada um, entregando para o efeito, declaração conjunta.

5 — Caso a licença parental não seja partilhada pela mãe e pelo pai, e sem prejuízo dos direitos da mãe a que se refere o artigo seguinte, o progenitor que gozar a licença informa o respectivo empregador, até sete dias após o parto, da duração da licença e do início do respectivo período, juntando declaração do outro progenitor da qual conste que o mesmo exerce actividade profissional e que não goza a licença parental inicial.

6 — Na falta da declaração referida no n.º 4 e 5 a licença é gozada pela mãe.

7 — Em caso de internamento hospitalar da criança ou do progenitor que estiver a gozar a licença prevista no n.º 1, 2 ou 3 durante o período após o parto, o período de licença suspende-se, a pedido do progenitor, pelo tempo de duração do internamento.

8 — A suspensão da licença no caso previsto no número anterior é feita mediante comunicação ao empregador, acompanhada de declaração emitida pelo estabelecimento hospitalar.

#### Cláusula 29.<sup>a</sup>

##### Licenças parentais exclusivas da mãe ou do pai

1 — Licença parental exclusiva da mãe:

a) A mãe pode gozar até 30 dias da licença parental inicial antes do parto;

b) É obrigatório o gozo, por parte da mãe, de seis semanas de licença a seguir ao parto;

c) A piloto que pretenda gozar parte da licença antes do parto, deve informar desse propósito a TAP e apresentar atestado médico que indique a data previsível do parto, prestando essa informação com a antecedência de 10 dias ou, em caso de urgência comprovada pelo médico, logo que possível.

2 — Licença parental exclusiva do pai:

a) É obrigatório o gozo pelo pai de uma licença parental de 10 dias úteis, seguidos ou interpolados, nos 30 dias seguintes ao nascimento do filho, cinco dos quais gozados de modo consecutivos imediatamente a seguir a este;

b) Após o gozo da licença prevista no número anterior, o pai tem ainda direito a 10 dias úteis de licença, seguidos ou interpolados, desde que gozados em simultâneo com o gozo da licença parental inicial por parte da mãe;

c) No caso de nascimentos múltiplos, à licença prevista nos números anteriores acrescem dois dias por cada gémeo além do primeiro;

d) Para efeitos do disposto nos números anteriores, o trabalhador deve avisar o empregador com a antecedência possível que, no caso previsto no n.º 2, não deve ser inferior a cinco dias.

#### Cláusula 30.<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 piloto se vir impossibilitado de comparecer ao serviço, deverá avisar o departamento de que depende no mais curto lapso de tempo.

3 — A empresa poderá, nos 15 dias seguintes à comunicação da ausência, exigir ao piloto 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 31.<sup>a</sup>

##### Efeitos das faltas justificadas

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

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

a) 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 para além dos créditos estabelecidos na lei geral;

b) Dadas por motivo de doença, sem prejuízo do disposto na cláusula 36.<sup>a</sup>;

c) Dadas por motivo de acidente no trabalho, desde que o trabalhador tenha direito a qualquer subsídio ou seguro;

d) As prévia ou posteriormente autorizadas pela empresa, com menção expressa de perda de retribuição.

3 — Se a ausência, não imputável ao trabalhador, nomeadamente por doença, acidente, ou cumprimento de obrigações legais ou a necessidade de prestação de assistência inadiável a membros do seu agregado familiar, se prolongar para além de um mês, aplica-se o regime de suspensão da prestação do trabalho por impedimento prolongado.

#### Cláusula 32.<sup>a</sup>

##### Efeitos das faltas injustificadas

1 — De acordo com o disposto na lei geral e sem prejuízo de outros efeitos nela previstos, as faltas injustificadas determinam sempre perda de retribuição, podendo esta ser substituída, se o piloto assim o preferir, expressamente e por escrito, por perda de dias de férias na proporção de um 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 15 dias úteis de férias; ou 5 dias úteis se se tratar de férias no ano de admissão.

### Cláusula 33.<sup>a</sup>

#### Conceito de retribuição

1 — Só se considera retribuição aquilo a que, nos termos deste AE, o piloto tem direito, como contrapartida do trabalho.

2 — A retribuição compreende a remuneração base mensal e todas as outras prestações regulares e periódicas, feitas directa ou indirectamente em dinheiro ou em espécie.

3 — A remuneração base mensal é constituída pelo vencimento de categoria, pelo vencimento de exercício e pelo vencimento de senioridade, nos termos estatuidos no regulamento de remunerações, reformas, e garantias sociais (RRRGS), calculados conforme a tabela em vigor a cada momento.

4 — Até prova em contrário, constitui retribuição toda e qualquer prestação da empresa ao piloto, excepto as constantes dos n.ºs 7 e 8 desta cláusula.

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

6 — Os componentes da retribuição, bem como os respectivos valores, são os estabelecidos no RRRGS.

7 — Não se consideram retribuição os subsídios atribuídos pela empresa aos seus pilotos para a refeição nem as participações no preço destas ou o seu pagamento integral, quando for caso disso.

8 — 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 34.<sup>a</sup>

#### Contagem do tempo de voo

O tempo de voo será determinado caso a caso, conforme indicação do relatório administrativo.

### Cláusula 35.<sup>a</sup>

#### Perda de capacidade técnica

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

- a) Vencimento de senioridade vencido;
- b) Antiguidade de companhia;
- c) Antiguidade de serviço, se se mantiver na mesma profissão.

2 — Se, nos casos previstos no número anterior, o piloto não exercer a opção aí referida podendo exercê-la, terá lugar uma das seguintes situações:

a) Se o piloto tiver idade igual ou superior a 55 anos, passagem à situação de pré-reforma, com aplicação do regime específico em vigor para a generalidade dos trabalhadores da empresa;

b) Se o piloto tiver idade inferior a 55 anos, cessação do contrato de trabalho por inadaptação.

### Cláusula 36.<sup>a</sup>

#### Protecção na doença e noutras situações

1 — Nas situações de doença que impossibilitem a prestação de serviço de voo, comprovada pelos serviços da medicina aeronáutica, a empresa assegurará até ao termo do período máximo de pagamento de subsídio de doença pela segurança social, o pagamento do montante líquido da remuneração de base mensal do piloto a que se refere os n.ºs 2 e 3 da cláusula 33.<sup>a</sup>, suportando a diferença entre este e o montante do subsídio de doença eventualmente atribuído pela segurança social.

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

3 — A empresa tomará a seu cargo toda a assistência médico-medicamentosa e hospitalar em caso de doença ou acidente ocorrido quando o piloto se encontre fora da base por ordem da empresa, ficando a empresa sub-rogada nos eventuais direitos daí decorrentes.

### Cláusula 37.<sup>a</sup>

#### Protecção ao piloto em risco clínico durante a gravidez

1 — Em caso de risco clínico para a piloto grávida aplica-se o disposto na lei geral, nomeadamente no artigo 37.º do Código do Trabalho.

2 — À piloto que se encontre de licença em situação de risco clínico durante a gravidez será assegurada a retribuição que auferiria caso se encontrasse em serviço, incluindo a retribuição especial, complementando a TAP, se necessário, o valor que a mesma receber da segurança social.

### Cláusula 38.<sup>a</sup>

#### Incapacidade temporária

O piloto que se encontre em situação de incapacidade temporária, resultante de acidente de trabalho ou de doença profissional ao serviço da empresa, manterá, até ao limite do período previsto na lei para concessão de subsídio de doença pela segurança social, a retribuição a que tem direito na situação de doença.

### Cláusula 39.<sup>a</sup>

#### Incapacidade permanente

1 — O piloto que se encontre em situação de incapacidade permanente para o serviço de voo em resultado de acidente de trabalho ou de doença profissional, poderá optar, no prazo de 60 dias a contar da data de declaração daquela incapacidade, por ocupação em serviço de terra compatível com as suas habilitações e aptidões e com a doença de que esteja afectado, ou pela reforma por invalidez; findos esses 60 dias, no caso de não ser declarada à empresa a opção pela colocação em terra ou de não ser requerida a reforma pelo piloto, mediante a apresentação de documento comprovativo, a empresa poderá declarar a caducidade do contrato.

2 — Se a incapacidade não resultar das situações previstas no número anterior, o piloto terá direito à opção aí estabelecida, nas mesmas condições, desde que haja

lugar em ocupação em serviço de terra compatível com as suas habilitações e aptidões e com a doença de que esteja afectado.

3 — Em caso de incapacidade total do piloto, o cumprimento do prazo referido no n.º 1 só se contará a partir da data em que lhe seja nomeado um representante legal.

4 — O contrato de trabalho caduca quando for concedida reforma ao piloto, sendo retroagidos os seus efeitos à data do respectivo requerimento.

5 — Se, nos termos do n.º 1, o piloto optar pela ocupação em serviço em terra compatível com as suas habilitações e aptidões e com a doença de que esteja afectado, não lhe poderá ser paga retribuição inferior à prevista na cláusula anterior (aquela a que teria direito em situação de doença).

6 — Se, nos termos do n.º 2, o piloto optar pela colocação em serviço em terra compatível com as suas habilitações e aptidões e com a doença de que esteja afectado, terá direito à retribuição composta pela correspondente à função exercida em terra, acrescida do vencimento de senioridade auferido na função anterior de voo, antes da declaração de incapacidade.

7 — Caso não haja acordo entre a empresa e o piloto sobre a colocação em serviço de terra, ou caso seja requerida a reforma por invalidez e esta não seja concedida ao fim de 90 dias, a empresa colocará o piloto em regime de pré-reforma, complementando, se necessário, a prestação a que eventualmente tenha direito nos termos da legislação em vigor, em matéria de acidentes de trabalho e doenças profissionais para o valor previsto no n.º 2 da cláusula 14.ª do RRRGS.

8 — O disposto nesta cláusula não prejudica os direitos que assistam ao piloto, nos termos da cláusula 16.ª do RRRGS.

#### Cláusula 40.ª

##### Retirada do serviço de voo

1 — O piloto 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 auferida pelos pilotos da mesma categoria e funções em exclusivo serviço de voo.

2 — O piloto, com o acordo da empresa, poderá retirar-se, temporária ou definitivamente, do serviço de voo e passar a desempenhar funções em terra, auferindo a retribuição correspondente às novas funções.

3 — No caso previsto no número anterior, a oportunidade de regresso do piloto 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.

4 — O piloto retirar-se-á ainda do serviço de voo ao atingir os 65 anos de idade, devendo, sob pena de caducidade do contrato, requerer, no prazo máximo de 60 dias a contar dessa data, a passagem à situação de reforma.

5 — No caso previsto no número anterior, o piloto terá direito aos benefícios previstos na cláusula 13.ª do RRRGS.

#### Cláusula 41.ª

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

1 — Qualquer piloto que em serviço seja vítima de acto de pirataria, guerra ou sabotagem terá direito à manutenção

da sua retribuição durante a eventual detenção, devendo a empresa desenvolver todas as diligências para a sua libertação e repatriamento e suportar as respectivas despesas.

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

3 — Nas situações previstas no n.º 1, a TAP compromete-se a prestar todo o apoio e acompanhamento social ao agregado familiar do piloto, designadamente assegurando-lhe as condições de sustento habitual, devidamente comprovado, até ao limite global da retribuição do piloto.

#### Cláusula 42.ª

##### Risco de guerra

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

2 — Se somente em viagem houver conhecimento das situações descritas no número anterior, pertencerá ao comandante a decisão a tomar.

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.

#### Cláusula 43.ª

##### Risco de zonas epidémicas e endémicas

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

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

3 — Considera-se doença adquirida em serviço aquela que comprovadamente for contraída em deslocações em serviço nas zonas geográficas referidas no n.º 1.

#### Cláusula 44.ª

##### Medicina do trabalho

1 — A empresa assegurará o funcionamento de um serviço de saúde ocupacional, directamente ou por entidade sobre a qual exerça controlo, desde que legal e administrativamente autorizada, o qual garantirá as actividades de medicina do trabalho, de acordo com as disposições legais aplicáveis.

2 — A empresa pode submeter os pilotos a exames médicos, quando feitos no âmbito da medicina do trabalho.

3 — No caso previsto no número anterior a TAP aceitará e não repetirá os exames médicos a que os pilotos já tenham sido submetidos no âmbito do serviço competente, desde que o piloto dê à TAP, por escrito, o seu consentimento para esta ter acesso aos mesmos e desde que a entidade responsável pela segurança, higiene e saúde no local de trabalho as considere suficientes e actualizadas.

4 — 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 45.<sup>a</sup>

##### Competência dos médicos do trabalho

1 — Compete, em especial, aos médicos do trabalho:

a) Realizar exames médicos de admissão, bem como exames periódicos ocasionais e complementares aos pilotos, devendo ser sempre participado ao examinado o resultado;

b) Vigiar a adaptação dos pilotos ao seu trabalho, bem como a sua readaptação e reeducação profissional, quando for caso disso;

c) Aconselhar os responsáveis pelos serviços e os pilotos 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 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 pilotos 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 dos Cuidados de Saúde Primários.

2 — Em cumprimento do disposto na alínea a) do n.º 1, serão realizados anualmente exames médicos aos pilotos com idade superior a 45 anos e de 2 em 2 anos aos demais pilotos.

3 — Os exames médicos periódicos têm por fim, especificamente, verificar a repercussão do trabalho e das suas condições no piloto e vigiar a sua saúde.

4 — O médico do trabalho, sempre que a saúde do piloto o justifique, poderá encurtar a periodicidade do exame.

5 — Sempre que, na opinião do médico do trabalho, o estado de saúde do piloto seja incompatível com a actividade de voo, este deverá ser devidamente informado pelo médico, por escrito.

6 — Se o estado de saúde do piloto, na opinião fundamentada do médico do trabalho, o inibir para a actividade de voo, definitivamente ou por um período superior a 21 dias, ou até que seja efectuada uma intervenção médica apropriada, o médico do trabalho informará o piloto e a junta médica, regional ou central, que tenha sido respon-

sável pela emissão do certificado médico utilizado para a emissão ou revalidação da licença de voo do piloto.

7 — Sem prejuízo da obrigação de comunicação prevista no número anterior, os dados médicos existentes na medicina do trabalho e na junta médica regional não serão cruzadas sem o consentimento escrito do piloto.

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

##### Exclusão de competência dos médicos do trabalho

1 — No âmbito das suas actividades na empresa, os médicos do trabalho não intervirão:

a) Na fiscalização das ausências dos pilotos, independentemente do motivo que as determinou;

b) Como peritos da empresa em processos judiciais nos casos susceptíveis de determinar indemnização aos pilotos, bem como naqueles que ponham em confronto os interesses da empresa e dos pilotos.

2 — Os exames médicos para concessão ou revalidação de certificados de voo serão da competência de entidade para o efeito legalmente designada, cabendo ao piloto a escolha do centro médico onde tais exames serão efectuados, no quadro definido por aquela entidade.

#### Cláusula 47.<sup>a</sup>

##### Seguro de valores a cargo

A empresa segurará os fundos de maneió postos à guarda do piloto e para efeitos de eventual pagamento de despesas decorrentes do serviço de voo.

#### Cláusula 48.<sup>a</sup>

##### Regulamentos internos

1 — A TAP poderá promover a elaboração de regulamentos internos, de acordo com os princípios definidos neste AE e na lei.

2 — Os regulamentos a seguir indicados são parte integrante do presente AE, só podendo ser alterados por acordo das partes:

a) Regulamento de admissões, antiguidades e acessos (RAAA);

b) Regulamento de utilização e prestação de trabalho (RUPT);

c) Regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais (RRRGS);

d) Regulamento de bases operacionais.

3 — O regulamento de efectivos e recurso à contratação externa (RERCE) publicado em 1999 manter-se-á em vigor até à conclusão da respectiva revisão, que as partes se comprometem a iniciar.

#### Cláusula 49.<sup>a</sup>

##### Pilotos estrangeiros

1 — Os pilotos estrangeiros da empresa com igual categoria e exercendo as mesmas funções, não poderão ser beneficiados ou prejudicados em função da sua nacionalidade.

2 — Quaisquer importâncias pagas a pilotos estrangeiros, em violação do disposto no número anterior, serão pagas também aos pilotos portugueses, de igual categoria e desempenhando as mesmas funções, no mesmo período.

#### Cláusula 50.<sup>a</sup>

##### Efectivos e quadros de pessoal

O número de pilotos ao serviço da empresa não será inferior ao necessário para a respectiva actividade, cumprindo esta as suas obrigações.

#### Cláusula 51.<sup>a</sup>

##### Facilidades de passagens

Os pilotos beneficiarão das facilidades de passagens que resultarem dos regulamentos internos da empresa, bem como dos protocolos especiais celebrados.

Lisboa, 21 de Maio de 2010.

Pela TAP:

*Fernando Abs da Cruz Sousa Pinto*, presidente do conselho de administração executivo.

*Manoel Fontes Torres*, vogal do conselho de administração executivo.

Pelo SPAC:

*Helder Raio Silva*, presidente da direcção.

*Vasco Serra Pedro*, vice-presidente da direcção.

*Vitorino Simões*, vogal tesoureiro da direcção.

## ANEXO

### Caracterização das categorias profissionais

I — Profissões — os tripulantes objecto deste AE agrupam-se na profissão de piloto.

II — Categorias — a profissão referida no n.º I subdivide-se nas seguintes categorias:

*Comandante*. — É a categoria profissional de um piloto que está qualificado na função de comando.

*Oficial piloto*. — É a categoria profissional de um piloto que está qualificado na função de co-piloto.

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, com 10 anos de efectivo serviço de voo nas respectivas funções, é atribuído o título honorífico de sénior.

### Regulamento de admissões, antiguidades e acessos (RAAA)

#### Cláusula 1.<sup>a</sup>

##### Âmbito

O regulamento de admissões, antiguidades e acessos constitui o anexo previsto na cláusula 48.<sup>a</sup>, n.º 2, alínea a), do AE, fazendo parte integrante desse acordo.

#### Cláusula 2.<sup>a</sup>

##### Categorias e funções

As categorias e as funções dos pilotos são as constantes, respectivamente, dos anexos A e B ao presente regulamento.

#### Cláusula 3.<sup>a</sup>

##### Definições

1 — «Promoção» — passagem de uma categoria à imediatamente superior dentro da profissão de piloto, ou seja, de oficial piloto a comandante.

2 — «Avaliação para promoção» — verificação, por comissão de avaliação, dos requisitos necessários à definição de aptidão para o desempenho das funções inerentes à categoria de comandante para efeitos de promoção.

3 — «Avaliação contínua» — informação escrita, enviada pelo chefe de frota aos oficiais pilotos no início de cada ano, respeitante ao desempenho global das funções ao longo do ano anterior, com base nas informações prestadas respectivamente pelos comandantes e pelos verificadores.

4 — «Progressão técnica» — passagem de um equipamento de voo a outro de classificação superior.

5 — «Restrição» — perda temporária ou definitiva de qualidades físicas, comprovada por relatório médico da entidade aeronáutica competente.

6 — «Limitação» — perda temporária ou definitiva de qualidades técnicas, resultantes da falta de treino ou conhecimento técnico, comprovada por duas verificações consecutivas, efectuadas por verificadores diferentes.

7 — «Reconversão técnica» — passagem de um equipamento de voo de uma determinada classe para uma classe inferior (movimento descendente), quando derivada das necessidades operacionais da empresa.

8 — «Largada conjunta» — data da 1.<sup>a</sup> largada individual em linha de um piloto proveniente de um curso de qualificação e que é extensível aos restantes pilotos do mesmo curso.

9 — «Período mínimo obrigatório (PMO)» — período de tempo que antecede um acesso, contado a partir da data do início do curso de qualificação, durante o qual o piloto terá que permanecer nesse equipamento.

10 — «Transição» — passagem de um equipamento de voo para outro de classificação igual ou, por opção do piloto, para outro de classe inferior.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### Antiguidade dos pilotos

A antiguidade dos pilotos está sujeita ao regime das cláusulas seguintes em função da data de admissão.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### Antiguidade dos pilotos admitidos até 30 de Junho de 1993, inclusive

1 — A antiguidade dos pilotos admitidos até 30 de Junho de 1993, inclusive, é considerada sob os seguintes aspectos:

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

2 — A antiguidade de companhia é contada a partir da data de início do 1.º curso de voo e desde que neste venha a ser obtida aprovação, sem prejuízo, porém, da antiguidade 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 1.º curso de qualificação para a profissão, ao serviço da empresa, e desde que seja obtida aprovação.

4 — Para os elementos oriundos de um mesmo curso geral considera-se a data conjunta do início do 1.º curso de qualificação para a profissão ao serviço da empresa; essa data é a do 1.º curso de qualificação que para esses elementos se tenha realizado, independentemente do tipo de equipamento.

5 — Sem prejuízo das situações ocorridas até 15 de Março de 1985, 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 1.ª turma.

6 — Os períodos de licença sem retribuição, quando superiores a 30 dias, não contam para efeitos de antiguidade de serviço, salvo acordo expresso em contrário, bem como se se tratar de prestação de serviço em empresas associadas ou com as quais a TAP estabeleça contratos para esse fim.

7 — Considera-se haver acordo expresso em contrário, isto é, determinando que os períodos de licença sem retribuição superiores a 30 dias contem para efeitos de antiguidade de serviço, quando nisso acordarem expressamente a empresa, o piloto em questão e o SPAC ou todos os pilotos que possam efectivamente ser afectados.

8 — Os contratos referidos na parte final do n.º 6, são apenas os contratos celebrados directamente entre a TAP e a empresa em que os pilotos venham a prestar serviço, nomeados pelo escalonamento na categoria, entre os que voluntariamente se oferecem e mantendo-se uma escala corrida.

#### Cláusula 6.ª

##### Antiguidade dos pilotos admitidos após 30 de Junho de 1993

1 — As antiguidades dos pilotos admitidos ou a admitir após 30 de Junho de 1993 é considerada nos seguintes aspectos:

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

2 — A antiguidade de companhia é contada a partir da data de início do 1.º curso de qualificação 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 largada conjunta proveniente do 1.º curso de qualificação para a profissão ao serviço da empresa.

4 — Nos casos de a admissão na empresa ou na profissão de piloto se processar decorridos mais de seis meses sobre a data do fim do curso de qualificação referido nos n.ºs 2 e 3, as antiguidades de companhia e serviço são contadas a partir da data de celebração do contrato de trabalho ou da admissão na profissão de piloto, sempre sem prejuízo da antiguidade de companhia já adquirida pelos pilotos oriundos do quadro do pessoal da empresa.

5 — Aos elementos oriundos de um mesmo curso geral será marcada uma data conjunta para início do 1.º curso de qualificação para a profissão; essa data será a do 1.º curso de qualificação que para esses elementos se realizar, independentemente do tipo de equipamento.

6 — Sem prejuízo das situações ocorridas até à data da entrada em vigor do presente regulamento, entende-se que só farão parte do mesmo curso geral os elementos integrados em turmas cujo início de instrução tenha lugar no prazo de 60 dias contados a partir do início de instrução dada à primeira turma.

7 — Os períodos de licença sem retribuição, quando superiores a 30 dias, não contam para efeitos de antiguidade de serviço, salvo acordo expresso em contrário, bem como se se tratar de prestação de serviço em empresas associadas ou com as quais a TAP estabeleça contratos para esse fim.

8 — Considera-se haver acordo expresso em contrário, isto é, determinando que os períodos de licença sem retribuição superiores a 30 dias contem para efeitos de antiguidade de serviço, quando nisso acordarem expressamente a empresa, o piloto em questão e o SPAC ou todos os pilotos que possam efectivamente ser afectados.

9 — Os contratos referidos na parte final do n.º 7, são apenas os contratos celebrados directamente entre a TAP e a empresa em que os pilotos venham a prestar serviço, nomeados pelo escalonamento na categoria, entre os que voluntariamente se oferecem e mantendo-se uma escala corrida.

#### Cláusula 7.ª

##### Escalonamento na categoria

1 — A posição relativa entre os elementos de uma mesma categoria é feita com base na antiguidade de serviço.

2 — Em caso de igualdade de antiguidade de serviço, a posição relativa será definida pela classificação obtida no respectivo curso de acesso à categoria ou concurso 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 tiver maior antiguidade de companhia; se a igualdade ainda se mantiver, será mais antigo o de maior idade.

4 — Sempre que um elemento de um mesmo curso se tenha atrasado, por qualquer motivo que não seja imputável ao piloto, no acesso à categoria de comandante, será escalonado em último lugar relativamente aos pilotos com a mesma antiguidade de serviço que já tenham o referido acesso; no caso de haver diversos elementos atrasados respeitar-se-ão, quanto a estes, as normas gerais de escalonamento.

5 — No caso de um piloto se ter atrasado na promoção à categoria de comandante por razões que lhe sejam imputáveis, a sua antiguidade para efeitos de progressão técnica e de designação do comandante de serviço, em serviços de voo reforçados, é aferida pela dos elementos com que teve acesso à categoria, ordenados entre si de acordo com as normas gerais de escalonamento.

#### Cláusula 8.ª

##### Admissões

1 — A admissão de pilotos faz-se pela categoria de oficial piloto, de entre os candidatos apurados nos exa-

mes de selecção exigidos pela empresa e que cumpram os requisitos mínimos exigidos pela autoridade aeronáutica competente.

2 — A fixação das condições e respectivos requisitos, da competência da TAP será objecto de parecer prévio do SPAC, a ser dado no prazo de 10 dias úteis.

3 — O regulamento de cada concurso será sempre fixado e divulgado antes da sua abertura, devendo ser entregue uma cópia do mesmo a todos os candidatos, na altura da inscrição.

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

5 — Os oficiais pilotos, aquando da sua admissão na empresa, são qualificados indiferentemente, conforme as necessidades operacionais, num dos equipamentos de voo de *narrow body*, de harmonia com o anexo C ao presente regulamento.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Condições preferenciais

1 — No recrutamento dos candidatos a pilotos, a empresa observará a seguinte ordem de preferências, no caso de igualdade de classificação:

a) Pilotos possuidores de licença de piloto comercial ou superior, reconhecida pela entidade aeronáutica competente, que sejam trabalhadores da empresa;

b) Candidatos do exterior, possuidores da mesma licença, que já tenham sido considerados aptos em concursos de admissão;

c) Outros candidatos do exterior, possuidores da mesma licença.

2 — As preferências estabelecidas no número anterior constarão obrigatoriamente do regulamento dos concursos.

3 — Os candidatos que já sejam trabalhadores da empresa manterão a respectiva retribuição fixa durante o período de formação excepto se a retribuição atribuída aos candidatos do exterior for superior, caso em que será esta a devida.

4 — Os candidatos referidos no número anterior manterão ainda:

a) A antiguidade de companhia;

b) A categoria, funções e estatuto anteriores, enquanto não forem admitidos na profissão.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Recrutamento externo

Quando a empresa pretender admitir pilotos informará previamente o SPAC, com uma antecedência razoável, relativamente à fixação e divulgação das condições do concurso, com o objectivo de este divulgar, entre os seus associados, a intenção deste recrutamento.

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Período de preparação e compensação de encargos com a formação profissional

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

2 — O contrato de trabalho dos pilotos admitidos do exterior inicia-se com a sua largada individual.

3 — Como compensação pelos encargos suportados pela empresa com a sua formação profissional, os pilotos por ela contratados obrigam-se a prestar à empresa, uma vez admitidos, a sua actividade profissional durante, no mínimo, três anos a contar da data da sua largada.

4 — Os pilotos podem, porém, desobrigar-se do disposto no número anterior, mediante a restituição das importâncias despendidas pela empresa com a sua preparação.

5 — Se a desobrigação se verificar após a prestação de dois anos de serviço, a importância a restituir será reduzida proporcionalmente ao tempo de serviço prestado.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Acesso à função de co-pilotos com funções de comando em cruzeiro

1 — A nomeação para a formação de co-pilotos com funções de comando em cruzeiro é feita por ordem decrescente de antiguidade de categoria de oficial piloto.

2 — O desempenho destas funções depende do aproveitamento em curso específico para o seu exercício.

3 — Em operações com reforço simples de oficial piloto, as funções de comando em cruzeiro no serviço de voo serão exercidas pelo O/P mais antigo (antiguidade de serviço) dos qualificados, por delegação do comandante do serviço.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Preenchimento do quadro de comandantes

As vagas de comandantes serão preenchidas por oficiais pilotos que tenham sido considerados aptos em processo de avaliação para comando e tenham frequentado com aproveitamento o curso de comando e subsequente estágio em linha.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Acessos

O acesso dos pilotos processa-se através da promoção a comando e da progressão técnica ou transição.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Impedimento ao acesso

Consideram-se impedimento para a promoção, progressão técnica ou transição a falta de aproveitamento em cursos para acesso há menos de 24 meses a contar da data de início do curso, bem como a passagem prevista à situação de reforma por limite de idade durante o período dos 24 meses seguintes.

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### Processo de avaliação

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

2 — O SPAC poderá fazer-se representar, nas reuniões da comissão, por um elemento com o estatuto de observador, e este pode consultar o processo de avaliação.

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

a) Informação das verificações em linha, base e simulador, nos últimos 48 meses, em relação à data de início da reunião da comissão;

b) A informação escrita detalhada dada pelo chefe de frota a que o piloto pertenceu, no caso de ter transitado de outro equipamento de voo há menos de 48 meses, para efeitos exclusivos desta avaliação;

c) A informação escrita detalhada dada por todos os verificadores/instrutores de frota a que o piloto pertence;

d) Se necessário as informações dadas pelos comandantes que tenham voado com os avaliados nos últimos 48 meses;

e) As informações constantes da avaliação contínua;

f) O processo individual do piloto.

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

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

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### Candidatos à avaliação

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

a) Mínimo de quatro anos como oficial piloto no exercício efectivo das funções inerentes a esta categoria;

b) Experiência mínima de voo igual ou superior a 3000 horas, das quais 2000 na função de co-piloto em equipamento de voo da empresa;

c) Inexistência de qualquer limitação na data da publicação da nomeação para avaliação;

d) Fluência da língua portuguesa, oral e escrita.

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

3 — Os pilotos nomeados para avaliação para comando podem abdicar desse direito, sem prejuízo de inclusão em processo de avaliação posterior; essa opção deverá ser manifestada por escrito no prazo de 15 dias após a publicação da nomeação.

4 — A condição prevista na alínea a) do n.º 1 pode ser dispensada pela empresa sempre que a sua aplicação impeça o preenchimento de vagas existentes, aplicando-se nesse caso as normas do escalonamento na categoria.

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### Resultado do processo de avaliação

1 — A comissão de avaliação comunica o resultado do processo de avaliação, individualmente aos avaliados,

no prazo de 15 dias após o encerramento do respectivo processo, através de documento escrito.

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

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

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### Reclamações

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

2 — Para apreciação das reclamações será constituída uma comissão de reclamações, composta pelo piloto chefe que presidirá, pelo chefe da frota e por dois comandantes por ele nomeados que não tenham feito parte da comissão de avaliação, podendo o SPAC fazer-se representar por um observador, caso o piloto interessado o solicite.

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

4 — Da decisão do DOV será dado conhecimento por escrito ao interessado e ao SPAC no prazo de 30 dias contados da recepção da reclamação.

5 — Não se encerrarão as nomeações enquanto não estiver concluído o processo de reclamação.

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### Nomeação para cursos de comando

1 — As nomeações para frequência de curso de primeiro comando fazem-se em resultado do processo de avaliação, sendo as vagas existentes preenchidas pelos candidatos aprovados por ordem de escalonamento na categoria, nos termos da cláusula 7.<sup>a</sup> deste regulamento.

2 — O acesso a comando processa-se a partir de um qualquer equipamento de voo.

3 — A qualificação inerente ao curso de primeiro comando é feita, indiferentemente e conforme as necessidades operacionais, num dos equipamentos de voo de *narrow body* a que alude o anexo C, de harmonia com as opções manifestadas pelos pilotos nomeados e respeitada a ordem de antiguidade.

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

##### Promoção a comandante

Serão promovidos a comandantes os pilotos que obtenham aproveitamento no curso e no estágio em linha exigidos para o acesso a comando.

### Cláusula 22.<sup>a</sup>

#### Inaptidão para comando

1 — Se o piloto não obtiver aproveitamento no curso de comando, só poderá frequentar um segundo curso, decorrido um período de dois anos e após uma nova avaliação.

2 — Se não obtiver aproveitamento no 2.º curso de comando, ficará definitivamente excluído de promoção.

### Cláusula 23.<sup>a</sup>

#### Condições de aplicação

1 — Para cumprimento dos prazos estabelecidos nas cláusulas referentes a progressão técnica, transição, reconversão técnica ou qualquer outra que refira prazos mínimos de permanência em qualquer tipo de equipamento ou função, deverá a companhia publicar anualmente até 30 de Novembro, um planeamento cobrindo, por anos civis, um período mínimo de três anos.

2 — O não cumprimento do disposto no número anterior, implica a não existência de períodos mínimos de permanência nos equipamentos ou funções, utilizando-se o critério de antiguidade na função para as respectivas nomeações.

### Cláusula 24.<sup>a</sup>

#### Progressão técnica

1 — As nomeações para qualquer progressão técnica fazem-se respeitando o escalonamento na categoria, desde que os pilotos reúnam as seguintes condições:

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

2 — A permanência referida na alínea b) do n.º 1 é contada desde o início do respectivo curso de qualificação.

3 — A condição estabelecida na alínea b) do n.º 1 pode ser dispensada pela empresa, sempre que a sua aplicação impeça o preenchimento de vagas existentes.

4 — Para que qualquer progressão se concretize é necessário que o piloto tenha completado com aproveitamento o curso e o estágio em linha, respeitantes à nova qualificação.

### Cláusula 25.<sup>a</sup>

#### Equipamentos para progressão

1 — A progressão técnica dos pilotos é feita dos equipamentos de *narrow body* para equipamentos de *wide body*.

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

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

### Cláusula 26.<sup>a</sup>

#### Transição

1 — Para satisfação de necessidades operacionais, e de acordo com os parâmetros estabelecidos para cada equipamento e com a situação dos recursos disponíveis, designadamente excesso de pilotos, a empresa poderá promover a transição entre equipamentos de *narrow body* ou entre equipamentos de *wide body*, sendo nomeados os pilotos que voluntariamente se ofereçam, por ordem decrescente de antiguidade; na falta de voluntários, a nomeação terá lugar por ordem crescente de antiguidade.

2 — Na definição das necessidades e parâmetros a que se refere o número anterior, será ouvido o SPAC.

3 — Os pilotos que renunciarem definitivamente ao acesso a equipamentos *wide body*, poderão optar pela transição entre equipamentos de *narrow body*, no momento que lhes competir.

4 — A transição motivada por necessidades operacionais a que alude o n.º 1 dispensa o piloto de período mínimo obrigatório no equipamento para que transitou, bastando para efeitos da progressão técnica seguinte, bem como da transição prevista no n.º 5, a soma do período no conjunto dos equipamentos em que houve transição.

5 — Os pilotos terão direito a transição para outro equipamento do mesmo grupo de ordenação em que se abra vaga, de acordo com o seu escalonamento na categoria, desde que, na data do início do curso de qualificação respectivo, possuam um mínimo de oito anos de permanência no equipamento em que se encontram, contados desde o início do curso de qualificação.

6 — Para o mínimo de permanência exigido no número anterior contam os anos de permanência em equipamento extinto do mesmo grupo de ordenação.

### Cláusula 27.<sup>a</sup>

#### Reconversão técnica

1 — A empresa poderá promover a reconversão dos pilotos em excesso, de acordo com os parâmetros técnicos estabelecidos para cada equipamento, conforme as necessidades operacionais, respeitadas as opções dos pilotos e o seu escalonamento na categoria.

2 — A empresa promoverá a reconversão dos pilotos, sendo nomeados os que voluntariamente se ofereçam, por ordem decrescente de antiguidade (do mais antigo para o mais moderno). Na falta de voluntários, a nomeação será feita por ordem inversa.

3 — Na definição dos parâmetros a que se refere o n.º 1 o SPAC será consultado.

4 — Quando ocorrer qualquer situação de reconversão, excepto a que seja voluntária, a progressão técnica obedecerá ao critério de antiguidade na função, contando para efeitos do período mínimo obrigatório a soma do período de tempo em que o piloto esteve afecto aos dois equipamentos.

### Cláusula 28.<sup>a</sup>

#### Extinção de equipamento

1 — Considera-se que um equipamento está extinto na operação da empresa, no momento em que for concluído o último voo por ele realizado ao seu serviço.

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

3 — Os pilotos pertencentes a equipamentos cuja extinção esteja decidida e com efectivação planeada deverão ser nomeados para reconversões, transições, progressões técnicas e promoções planeadas em função daquela extinção e exercer quanto a elas as opções que lhes couberem.

4 — No caso de a extinção do equipamento ter lugar por substituição por outro equipamento do mesmo grupo de ordenação, os pilotos do equipamento a extinguir bem como os pilotos em excesso do outro ou dos outros equipamentos do mesmo grupo de ordenação, serão prioritariamente nomeados para o equipamento substituto, sem necessidade de observância do escalonamento na categoria em relação aos restantes, mas de acordo com o escalonamento na categoria entre si.

5 — Não obstante o disposto nos números anteriores os pilotos pertencentes a equipamentos em extinção manter-se-ão nesses equipamentos, por ordem crescente de antiguidade, ou seja, serão nomeados primeiro os voluntários obedecendo ao critério do mais antigo para o mais moderno; caso não haja voluntários serão nomeados por ordem inversa, na medida do necessário à continuidade da operação, até que se efective a extinção nos termos previstos no n.º 1; a alteração da época anunciada no n.º 2 em caso algum poderá prejudicar os direitos dos pilotos, sendo a empresa obrigada a fazer tantos cursos quanto os necessários para garantir aqueles direitos, salvo o acordo escrito dos pilotos envolvidos.

6 — Os pilotos com idade igual ou superior a 57 anos poderão optar pela permanência no equipamento em extinção, renunciando à promoção, reconversão, progressão técnica ou transição, sem prejuízo de quaisquer direitos adquiridos.

7 — Os pilotos referidos no número anterior passarão à situação de pré-reforma na data de extinção efectiva do equipamento, nas condições estabelecidas no n.º 2 da cláusula 14.ª do regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais (RRRGS), sem prejuízo do acordo entre os mesmos e a TAP para o exercício de funções em terra.

8 — Os pilotos dos equipamentos em extinção que não obtiveram aprovação no curso para que sejam nomeados, terão oportunidade de nova opção, para o mesmo ou para outro equipamento, sempre com respeito pelas necessidades operacionais pelas restantes opções e pelo escalonamento na categoria.

9 — No caso de não obterem aprovação no segundo curso previsto no número anterior, os pilotos serão retirados de serviço de voo, passando a situação de pré-reforma nas condições estabelecidas no n.º 2 da cláusula 14.ª do RRRGS, sem prejuízo do acordo entre os mesmos e a TAP para o exercício de funções em terra.

10 — Para efeitos desta cláusula, entende-se que, em cada momento, um piloto pertence a um equipamento em extinção quando, nesse momento, esteja ao serviço nesse equipamento, ainda que, para continuar nele tenha renunciado à progressão ou transição para outro equipamento que lhe tenha sido oferecida.

## Cláusula 29.ª

### Planeamento

1 — A empresa publicará anualmente até 30 de Novembro um planeamento cobrindo, por anos civis, o período mínimo a que alude a alínea b) do n.º 1 da cláusula 24.ª (período mínimo obrigatório de permanência no equipamento).

2 — Deste planeamento constarão, em cada um dos anos, a frota prevista e o respectivo tipo e número de equipamentos, bem como a variação da dotação dos quadros de pilotos por função e equipamento.

3 — O planeamento relativo ao primeiro ano conterà ainda a previsão dos cursos de acesso a comando e progressão técnica, exclusivamente inerentes à planeada variação de quadros.

4 — Após a publicação do planeamento referido no n.º 1, os pilotos manifestarão no prazo de 30 dias as suas opções, relativamente ao 1.º ano, nos termos da cláusula 30.ª

5 — Terminado o prazo para o exercício das opções, a empresa publicará o plano de formação e as nomeações para os cursos a ministrar no primeiro ano do planeamento.

6 — O plano de formação a que se refere o número anterior deverá conter todos os cursos de acesso a comando, progressão técnica e ou reconversão resultantes da movimentação de quadros previstos.

7 — Se as datas de início dos cursos planeados para o primeiro ano sofrerem alterações ou o curso for cancelado, os pilotos nomeados não poderão ser prejudicados por esse facto, no que respeita ao período mínimo obrigatório:

a) Anterior ao curso que seja antecipado — o período mínimo do piloto nomeado para o curso antecipado é encurtado em período igual à antecipação;

b) Posterior ao curso que seja atrasado — o período mínimo do piloto após o acesso ao curso atrasado é encurtado em período igual ao atraso.

8 — Sempre que o planeamento referido no n.º 1 cubra um período inferior ao nele estabelecido, o período mínimo dos pilotos nomeados para os cursos a que aludem os n.ºs 5 e 6 será diminuído do mesmo tempo.

9 — Se não for publicado o planeamento referido no n.º 1 da cláusula 23.ª, não será exigido ao piloto o período mínimo obrigatório; a empresa fará todas as nomeações obedecendo ao escalonamento na categoria, ou seja, dos mais antigos para os mais modernos.

10 — As alterações de planeamento do 1.º ano, resultantes da entrada de novos equipamentos ou cancelamento de cursos, implica o exercício de nova opção dos pilotos prejudicados.

## Cláusula 30.ª

### Opções

1 — As opções a que alude o n.º 4 da cláusula anterior têm de ser manifestadas por escrito no prazo aí fixado, podendo consistir em:

a) Opção pelo acesso que lhe competir em função da antiguidade;

b) Opção por determinado equipamento e ou curso publicado;

c) Opção por determinado equipamento e ou curso que possa resultar dos publicados;

d) Opção pela permanência na função/equipamento em que se encontra.

2 — O piloto pode manifestar, em simultâneo, mais do que uma opção, assim como optar por vários equipamentos e ou cursos devendo em qualquer dos casos ordená-las sempre por prioridade; a movimentação do piloto fica confinada às opções que indicou, sem prejuízo do disposto no n.º 4.

3 — Respeitando o disposto no número anterior, a nomeação para vagas em aberto, em execução do plano de formação a que aludem os n.ºs 3 a 6 da cláusula anterior, é feita por escalonamento na categoria, começando dos mais antigos para os mais modernos.

4 — Se da aplicação dos números anteriores não resultar o preenchimento de todas as vagas, serão nomeados para as vagas remanescentes e por ordem do mais moderno para o mais antigo na categoria os pilotos que reúnam os requisitos mínimos exigidos.

Lisboa, 21 de Maio de 2010.

Pela TAP:

*Fernando Abs da Cruz Sousa Pinto*, presidente do conselho de administração executivo.

*Manoel Fontes Torres*, vogal do conselho de administração executivo.

Pelo SPAC:

*Hélder Raio Silva*, presidente da direcção.

*Vasco Serra Pedro*, vice-presidente da direcção.

*Vitorino Simões*, vogal tesoureiro da direcção.

## ANEXO A

### Categorias

I — Profissões — os tripulantes objecto deste regulamento agrupam-se na profissão de piloto.

#### Pilotos admitidos até 30 de Abril de 2010

II — Categorias — a profissão referida no n.º I subdivide-se nas seguintes categorias:

1) *Comandante*. — É a categoria profissional de um piloto que está qualificado na função de comando;

2) *Oficial piloto*. — É a categoria profissional de um piloto que está qualificado na função de co-piloto; esta categoria subdivide-se nas seguintes subcategorias:

2.1) *Oficial piloto 3* (\*);

2.2) *Oficial piloto 2* (\*\*).

(\*) Com antiguidade de serviço igual ou superior a dois anos.

(\*\*) Com antiguidade de serviço inferior a dois anos.

#### Pilotos admitidos após 30 de Abril de 2010

III — Categorias — a profissão referida no n.º I subdivide-se nas seguintes categorias:

3) *Comandante*. — É a categoria profissional de um piloto que está qualificado na função de comando.

4) *Oficial piloto*. — É a categoria profissional de um piloto que está qualificado na função de co-piloto; esta categoria subdivide-se nas seguintes subcategorias:

4.1) *Oficial piloto 3* (\*);

4.2) *Oficial piloto 2* (\*\*);

4.3) *Oficial piloto 1* (\*\*\*)).

(\*) Com antiguidade de serviço igual ou superior a quatro anos.

(\*\*) Com antiguidade de serviço igual ou superior a dois e inferior a quatro anos.

(\*\*\*) Com antiguidade de serviço inferior a dois anos.

## ANEXO B

### Definição de funções

I — *Piloto em comando*. — tripulante devidamente qualificado pela autoridade aeronáutica competente para o exercício das funções de comando de aeronaves. No desempenho das funções de comando numa aeronave será responsável perante a empresa pelas operações técnica, administrativa e comercial. A responsabilidade inerente ao exercício do comando de uma aeronave abrange igualmente:

1) A segurança e integridade dos passageiros, restantes tripulantes, carga e equipamento durante o voo;

2) O cumprimento dos regulamentos internacionais e nacionais e das normas internas da empresa;

3) A representação desta, quer em território nacional, quer no estrangeiro, sempre que no local onde se encontra não exista representante legal da mesma;

4) A tomada de decisão sobre o conjunto de acções e decisões necessárias à execução do voo, tais como: o conhecimento prévio, ou durante o voo das informações operacionais pertinentes; a manipulação dos comandos do avião nas várias fases do voo (pilotagem); a utilização dos equipamentos, nomeadamente radioeléctricos e electrónicos de comunicações e navegação; o controlo (através do supervisor de cabina ou chefe de cabina) do nível de assistência aos passageiros; qualquer alteração às rotinas ou normas operacionais estabelecidas sempre que as circunstâncias o exijam e justifiquem;

5) O exercício de poderes de direcção sobre todos os membros da sua tripulação, entendendo-se por poderes de direcção os de prever, organizar, autorizar e controlar.

II — *Co-piloto*. — tripulante devidamente qualificado pela autoridade aeronáutica competente para o desempenho de funções de principal colaborador do piloto em comando na condução das operações técnica, administrativa e comercial inerentes ao serviço de voo, devendo substituí-lo, em todas as prerrogativas na função de piloto em comando por impedimento daquele ou por delegação e sob a sua responsabilidade.

## ANEXO C

### Ordenação dos equipamentos

1 — *Narrow body* — A319/A320/A321.

2 — *Wide body* — A330/A340.

3 — Os equipamentos de *narrow body* e os de *wide body* são considerados, respectivamente e entre si, equivalentes para efeitos de acesso e reconversão técnica.

4 — Se a empresa adquirir novos equipamentos, não incluídos neste anexo, consultará o SPAC quanto ao respectivo posicionamento no conjunto da frota TAP.

## Regulamento de utilização e de prestação de trabalho (RUPT)

### CAPÍTULO I

#### Disposições gerais

##### Cláusula 1.<sup>a</sup>

###### Objecto

1 — O presente regulamento (RUPT) tem por objecto a actividade profissional dos pilotos da TAP, constituindo o anexo previsto na alínea *b*) do n.º 2 da cláusula 48.<sup>a</sup> do acordo de empresa, de que faz parte integrante.

2 — O presente regulamento, sem prejuízo da legislação aplicável, contém a regulamentação de tempos de trabalho e de repouso dos pilotos da empresa.

##### Cláusula 2.<sup>a</sup>

###### Actividade dos pilotos

O piloto exerce uma actividade correspondente à sua categoria profissional.

##### Cláusula 3.<sup>a</sup>

###### Âmbito

1 — Sem prejuízo dos princípios da liberdade sindical e da liberdade negocial, o regulamento aplica-se a todos os pilotos da Empresa e a todas as suas operações, regulares ou não regulares, de médio e longo curso, adoptando-o a TAP como regulamento interno, o mesmo fazendo com as alterações que sofrá, de modo a que integre os contratos de trabalho de todos os pilotos, ainda que não filiados no SPAC.

2 — A TAP e o SPAC, aquando da aceitação dos programas comerciais a aplicar em cada época IATA, definirão em conjunto os voos em que a aplicação do presente regulamento pode ser excepcionada, sem prejuízo das competências próprias da autoridade aeronáutica; os voos excepcionados constarão, para cada época IATA, do ROV.

##### Cláusula 4.<sup>a</sup>

###### Agregado familiar

1 — Aos pilotos abrangidos por este regulamento e aos seus cônjuges ou pessoas àqueles ligadas por união de facto, quando estes sejam tripulantes da TAP, serão concedidos períodos de prestação de trabalho e ou folgas a horas e dias afins, sempre que dessa concessão não resulte prejuízo manifesto para o serviço ou terceiros.

2 — O disposto do número anterior só será aplicável a pedido de ambos os interessados.

##### Cláusula 5.<sup>a</sup>

###### Processo de revisão

1 — O processo de revisão, total ou parcial, pode ser iniciado em qualquer altura, por iniciativa da TAP ou do SPAC, depois de decorridos pelo menos dois anos da sua vigência ou, independentemente do decurso deste prazo, verificando-se circunstâncias que, no entender de ambas as partes, o justifiquem.

2 — Todas as modificações do RUPT deverão ser nele incorporadas, com reedição do texto integral devidamente alterado.

3 — Concluído o processo de revisão e antes da respectiva entrada em vigor, a TAP elaborará um planeamento tipo, que enviará ao SPAC para detecção de eventuais diferenças de interpretação e para análise conjunta das dificuldades de implementação que suscite.

4 — O acordo de revisão pode estabelecer uma data de entrada em vigor de modo a fazê-la coincidir com o início de uma época IATA ou de um novo ano civil em função das matérias constantes das normas revistas.

##### Cláusula 6.<sup>a</sup>

###### Definições

Para efeitos deste regulamento, considera-se:

1) «Alojamento adequado» — espaço destinado à habitação com quarto individual devidamente mobilado, provido dos meios próprios para descanso horizontal, sujeito a um mínimo de ruído, devidamente ventilado e com controlo individual de luminosidade e temperatura; na base é a residência do piloto e fora da base o hotel escolhido pela empresa;

2) «Ano» — período de 12 meses que corresponde a 52 semanas consecutivas;

3) «Ano civil» — período de 12 meses que corresponde ao ano civil;

4) «Base» — local onde a TAP tem a sua sede ou outro, no território nacional, que seja definido como base pela TAP e que conste do contrato de trabalho do Piloto;

5) «Base operacional» — local, diferente da base constante do contrato de trabalho do piloto e que serve de base à operação efectuada em regime de destacamento;

6) «*Dead head crew*» — posicionamento ou deslocação, por avião, ao serviço da TAP, sem qualquer função a bordo;

7) «Deslocação» — é a transferência de um piloto, como passageiro, por qualquer meio de transporte, de um local para o outro, ao serviço da TAP, após ter finalizado um período de serviço;

8) «Destacamento» — situação em que o piloto, com o seu acordo, se encontra temporariamente estacionado fora da base, por período de tempo superior ao máximo da rotação referente a esse local;

9) «Dia» — período de vinte e quatro horas que começa às 0 horas locais da base;

10) «Dia de folga» — período livre de qualquer tipo de serviço para o piloto, com a duração de vinte e quatro horas, gozado na base e como tal assinalado no planeamento;

11) «Dia de ocupação» — dia ou fracção do mesmo ao serviço da TAP, fora da base, por rotação ou série de voos;

12) «Dia livre de serviço» — dia em que, não sendo de folga, repouso ou férias, ao piloto não foi atribuído qualquer serviço de voo, de assistência, de simulador, de trabalho no solo, ou qualquer outra actividade conexas com as funções de piloto;

13) «Hora de apresentação» — hora indicada pela TAP para que o piloto se apresente para dar início a um serviço de voo ou qualquer outro trabalho para que tenha sido nomeado ou convocado;

14) «Hora local» — a hora do local da base, até ao limite de 48 horas a contar da data da saída da zona horária desse local (hora de calços). Após decorridas 48 horas da partida dessa zona horária, considera-se a hora local de origem do voo;

15) «Irregularidades operacionais» — alterações decorrentes de dificuldades técnicas ou operacionais, não previsíveis e não remediáveis em tempo útil; excluem-se as alterações ditadas por razões comerciais;

16) «Mês» — período de quatro semanas consecutivas;

17) «Movimento da aeronave no solo» — deslocação da aeronave do seu local de estacionamento, assistida por meios externos ou próprios, com os pilotos aos comandos, sem a execução de uma descolagem;

18) «Noite local» — período de oito horas compreendido entre as 22 e as 8 horas, hora local;

19) «Operações de *narrow body*» — serviços de voo efectuados em equipamentos A319/A320/A321;

20) «Operações de *wide body*» — serviços de voo efectuados em equipamentos A330/A340;

21) «Período crítico do ritmo circadiano» — período compreendido entre as 2 horas e as 6 horas; numa faixa de três zonas horárias, o período crítico do ritmo circadiano refere-se à hora local da base; ultrapassadas essas três zonas horárias, o período crítico do ritmo circadiano refere-se à hora local da base para as primeiras 48 horas posteriores à partida da zona horária e, daí em diante, à hora local;

22) «Período de descanso semanal» — o período livre de qualquer tipo de serviço para o piloto, com a duração de 36 horas, incluindo obrigatoriamente duas noites locais consecutivas, podendo neste período estar incluído um período de repouso; quando gozado fora da base é o período de 36 horas imediatamente a seguir ao período de preparação relativo ao serviço de voo que posiciona o piloto fora da base;

23) «Período de folga» — o período livre de qualquer tipo de serviço para o piloto, gozado na base, em consequência do regime de folgas, com a duração consecutiva de dois ou três dias de folga;

24) «Período de repouso» — o tempo livre de qualquer obrigação, em que o piloto tem a possibilidade de descanso em alojamento adequado, excluindo o período de preparação;

25) «Período de preparação» — intervalo de tempo que se situa imediatamente após ou antes do período de repouso, destinado à preparação do tripulante para o serviço de voo ou para o repouso, respectivamente; a sua duração será de trinta e de quinze minutos, respectivamente;

26) «Período de serviço de assistência» — período de trabalho prestado na base ou base operacional do piloto, em local designado pela TAP, em que um piloto para o efeito escalado deve estar pronto para se apresentar para qualquer serviço, dentro das funções correspondentes à sua categoria e funções, estabelecidas neste acordo de empresa;

27) «Período de serviço de voo» — período de serviço igual ao tempo de serviço de voo deduzido o tempo de *debriefing*;

28) «Período de trabalho nocturno» — período de trabalho compreendido entre as 23 horas e as 6 horas e 29 minutos locais;

29) «Período nocturno de repouso» — período de repouso de oito horas consecutivas, entre as 22 e as 8 horas (hora local);

30) «Posicionamento» — deslocação determinada pela TAP, por qualquer meio de transporte, de um piloto para um determinado local para iniciar um período de serviço;

31) «Residência» — local do domicílio permanente do piloto;

32) «Rotação» — conjunto de serviços com início e termo na base que inclua estadia fora da base;

33) «ROV (Regulamento de Operações de Voo)» — manual editado pela Direcção de Operações de Voo que contém o conjunto de normas legais e regulamentares aplicáveis às operações de voo;

34) «Sector» — trajecto efectuado desde o momento em que a aeronave se desloca do seu local de estacionamento até ao local em que estaciona, incluindo uma descolagem e a respectiva aterragem subsequente;

35) «Semana» — período de sete dias consecutivos;

36) «Semestre» — período de seis meses de calendário consecutivos, sendo entendido como primeiro semestre o período que abrange os meses de Janeiro a Junho, inclusive;

37) «Série de sectores» — o conjunto de sectores entre os quais não tenha havido período de repouso;

38) «TAP» — Transportes Aéreos Portugueses, S. A. (TAP Portugal);

39) «Tempo de serviço de voo» — período que medeia entre a hora designada pela TAP para apresentação do piloto para executar um sector, série de sectores, um ou vários movimentos da aeronave no solo, sem período de repouso intermédio, e o termo do período de trinta minutos (tempo de *debriefing*) após a imobilização definitiva da aeronave, uma vez completado o último sector ou movimento no solo;

40) «Tempo de transição» — período entre serviços de voo, ou entre o fim do período de serviço de voo e um período ou dia de folga, ou entre o fim destes e o início de um serviço de voo, que medeia entre a hora de chegada a calços e a hora de partida seguinte, em que se inclui um repouso, deduzido deste tempo de repouso;

41) «Tempo de transporte» — é o período de tempo correspondente à movimentação de um piloto, por meios de superfície, entre o seu alojamento adequado e o aeroporto, ou vice-versa, antes de iniciar ou depois de terminar um período de serviço de voo, que está excluído do posicionamento e da deslocação;

42) «Tempo de voo (*block time*)» — o período de tempo decorrido entre o momento em que a aeronave inicia o movimento com vista a uma descolagem e aquele em que se imobiliza, com paragem de motores;

43) «Tempo de trabalho» — período de tempo total em que o piloto desempenha ou está disponível para desempenhar, ao serviço da TAP, qualquer tipo de actividade que lhe tenha sido atribuída, no âmbito das suas funções estabelecidas neste acordo de empresa;

44) «Trimestre» — período de três meses de calendário consecutivos, sendo entendido como 1.º trimestre o período que abrange os meses de Janeiro, Fevereiro e Março;

45) «Tripulação mínima» — é a tripulação fixada pela entidade aeronáutica competente para um serviço de voo e para cada tipo de equipamento;

46) «Tripulação reforçada» — tripulação constituída por mais pilotos do que os exigidos pela certificação do avião e em que cada piloto pode deixar o seu posto e ser substituído por outro devidamente qualificado;

47) «Voo com limitações técnicas (voo *ferry*)» — voos em que por deficiências técnicas não é permitido transportar carga ou passageiros;

48) «Voo de experiência ou de ensaio» — voo que, por imposição legal ou regulamentar, se destina a avaliar o comportamento do avião e os seus componentes, para o efeito de ajuizar da sua segurança e operacionalidade;

49) «Voo de instrução» — voo destinado a instrução de pilotos nas diversas funções previstas na regulamentação em vigor;

50) «Voo de verificação» — voo que, por imposição legal ou regulamentar, se destina a avaliar a competência, capacidade ou proficiência dos pilotos;

51) «Voo nocturno» — horas de voo realizadas entre as 23 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte, considerando-se a hora do local em que o piloto se encontra aclimatizado;

52) «Zona horária» — extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com o fuso horário, que corresponde a  $\frac{1}{24}$  do globo terrestre e com uma extensão de 15º de longitude, ou seja, uma hora de tempo.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### Excepções aplicáveis aos cursos de qualificação ou de comando

1 — As normas referentes às folgas não se aplicam, nos cursos de qualificação e de comando, durante a instrução teórica e de simulador.

2 — As normas relativas ao número de aterragens não se aplicam às sessões de simulador nem aos voos de instrução não comercializados.

3 — Durante a formação teórica no solo aplica-se um horário de trabalho com a duração máxima diária de sete horas e trinta minutos; se o curso se realizar na base o piloto tem direito ao gozo de folgas ao sábado e domingo; se o curso se realizar fora da base o piloto não poderá deixar de gozar períodos de descanso semanal.

4 — Durante a formação em simulador, o piloto não poderá deixar de gozar um período de descanso semanal após cinco sessões consecutivas de simulador ou em cada semana, o que acontecer primeiro.

5 — Nos cursos que envolvam *slots*, na base ou fora dela, não se aplicam os normativos referentes ao regime geral de folgas, não podendo, contudo, o piloto deixar de gozar o período de descanso semanal.

6 — Na situação prevista no número anterior, o piloto gozará, no fim do curso, um período de folga com um número de dias igual ao produto do número de dias de trabalho, incluindo os dias da deslocação, por 0,4, arredondado para o inteiro mais próximo.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### Noção e conteúdo do trabalho

Considera-se trabalho:

a) Trabalho em voo, que inclui qualquer serviço de voo ordenado pela TAP, designadamente voos de linha, voos de instrução, de treino, *ferry* e ensaio, bem como voos de verificação ou em situação de *dead head crew*;

b) Trabalho no solo, que inclui qualquer outra tarefa ordenada pela TAP, nomeadamente a verificação, instrução e treino de simulador; o serviço nas frotas ou quaisquer outros serviços em que os pilotos prestem actividade; as inspecções médicas no âmbito das juntas médicas ou da medicina no trabalho; as assistências; as situações de deslocação ou posicionamento através de meios de superfície; os seminários, refrescamentos ou quaisquer outras acções de formação no solo; bem como as deslocações às instalações da TAP, desde que expressamente ordenadas por esta, com o objectivo do desempenho de actividade integrada na esfera das obrigações laborais.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Dia de trabalho

1 — Entende-se por dia de trabalho o dia de calendário que inclui, no todo ou em parte, um período de trabalho, em voo ou no solo, ou um dia de ausência da base motivado por serviço.

2 — A situação prevista na parte final do número anterior não prejudica o gozo do período de descanso semanal.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

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

1 — A TAP garante aos pilotos, sempre que se deslocarem por motivo de serviço, alojamento adequado.

2 — A escolha do hotel ou hotéis é feita pela empresa, que ouvirá o parecer prévio do SPAC, devendo o hotel, sempre que possível estar a uma distância tal do aeroporto de modo que não seja necessário um tempo superior a uma hora e trinta minutos para se transitar entre o hotel e o aeroporto.

## CAPÍTULO II

### Planeamento e escalas

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Planeamento mensal

1 — O planeamento mensal é publicado e distribuído individualmente na sua totalidade por equipamento e estará disponível para consulta num local conveniente, com a antecedência mínima de 15 dias em relação ao início do mês respectivo.

2 — Do planeamento mensal devem constar:

a) O nome do piloto;

b) A rota, a exposição à radiação ionizante respectiva de acordo com um modelo certificado, o destino e o horário de serviços de voo e simulador;

c) Os acumulados mensais, trimestrais e anuais das horas voadas, da exposição à radiação ionizante e das horas creditadas aos pilotos (*duty*, *duty pay*, *block* e *block pay*);

d) Os períodos de assistência e a respectiva numeração mensal e anual;

e) Os períodos de folga, dias de folga e de férias;

f) Os períodos de trabalho no solo, caso existam.

3 — Os períodos de folga e dias de folga são numerados por ano civil e são divulgados no planeamento mensal.

4 — Os períodos de folga e dias de folga atribuídos nos fins-de-semana são objecto de uma numeração complementar anual.

5 — O SPAC dará a conhecer à TAP os comentários que considere úteis com vista à introdução de melhorias no planeamento mensal.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Prestação de informação aos pilotos

1 — Para além das informações constantes na cláusula anterior, a TAP disponibilizará, no prazo máximo de 18 meses, aos pilotos, através do PortalDov ou outros meios similares, os seguintes elementos:

a) Os valores médios mensais e acumulados de assistências dos pilotos por frota;

b) Os valores médios dos dias de folga mensais e acumulados;

c) Os períodos de folga e ou dias de folga acumulados em atraso;

d) Índices ou coeficientes de equidade dos planeamentos mensais referentes aos períodos de assistência e às rotas atribuídas.

2 — O disposto na alínea d) pressupõe o acordo prévio entre a TAP e o SPAC sobre a definição dos índices ou coeficientes a utilizar.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Variabilidade máxima dos tempos de serviço implícitos no planeamento

Sempre que se verifique que o tempo utilizado no planeamento do serviço de voo e no cálculo do tempo de repouso é excedido, na prática, em mais de 35 % dos casos numa determinada rota, num período de três meses de calendário consecutivos, considera-se que esse tempo é inadequado, tendo a TAP que corrigi-lo, obrigatoriamente, no prazo máximo de 45 dias, de forma a garantir que 65 % dos voos analisados em tal período cumpriram o novo horário.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Cooperação TAP/SPAC

1 — A TAP fornecerá ao SPAC, trimestralmente, os seguintes documentos:

a) Registo dos tempos de trabalho das actividades no solo de todos os pilotos que exerçam funções na TAP para além das de voo;

b) Registo da equidade dos serviços de voo e de assistências;

c) Registo das violações ao acordo de empresa e legislação em vigor;

d) Registo de períodos e de dias de folgas em atraso;

e) Informação relativas às cláusulas 13.<sup>a</sup>, 24.<sup>a</sup>, n.º 4, 27.<sup>a</sup>, 41.<sup>a</sup> e 42.<sup>a</sup>, n.º 3.

2 — A TAP fornecerá ao SPAC, mensalmente, os seguintes documentos em formato digital e processáveis informaticamente:

a) Planeamentos mensais dos pilotos;

b) Registo da actividade planeada e realizada pelos pilotos;

c) Registo das horas realizadas em dias de folga programada.

3 — Para efeitos do disposto nesta cláusula, a TAP poderá, em alternativa ao fornecimento da documentação referida nos n.ºs 1 e 2 anteriores, disponibilizar ao SPAC o acesso aos seus sistemas de planeamento e controlo, sem prejuízo de ser assegurada a prestação de toda a informação prevista nos mesmos.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Princípios a observar no planeamento

1 — Em cada período de sete dias consecutivos aos pilotos é atribuído e efectivamente gozado um período de descanso semanal, não podendo o seu gozo ser iniciado mais tarde do que as 12 horas do 6.º dia consecutivo.

2 — O planeamento mensal só pode ser alterado por comum acordo entre o serviço operacional de escalas e o piloto, sem prejuízo das alterações que resultarem directamente das nomeações decorrentes do serviço de assistência, bem como das faltas imputáveis aos pilotos.

3 — As alterações a que se refere o número anterior não prejudicarão o planeamento mensal a partir do 1.º período ou dia de folga subsequente ao termo do serviço de voo ou rotação, e respectivo repouso, nem os serviços de voo planeados antes desse período ou dia de folga que não tenham sido prejudicados pelas referidas alterações.

4 — Sempre que da utilização de um período de assistência resulte a anulação de um período de folga, o piloto tem o direito de declarar inamovíveis e invioláveis dois períodos de folga subsequentes já publicados, desde que o faça por escrito.

5 — A TAP avaliará, através dos sistemas adequados e com a colaboração do SPAC, o grau de fiabilidade do planeamento das operações de voo, com vista ao aperfeiçoamento permanente do mesmo, de acordo com as necessidades do transporte aéreo por si desenvolvido, do aumento de produtividade de todos os recursos neste envolvidos e da qualidade da prestação de trabalho do pessoal navegante.

6 — Os voos não programados são realizados com recurso aos pilotos em serviço de assistência; só não havendo pilotos nesta situação, ou tratando-se de um voo especial, que obrigue a nomeação pelo chefe de frota nos termos da regulamentação interna aplicável, é que os referidos voos são realizados com recurso aos restantes pilotos.

Cláusula 16.<sup>a</sup>**Posicionamentos, deslocações e tempo de transporte**

1 — Os posicionamentos e as deslocações contam como tempo de trabalho a 100% e, ainda, para os limites dos tempos de serviço de voo, nos termos seguintes:

a) Os posicionamentos que antecedem o início de um período de serviço de voo, sem repouso intercalar subsequente, contam como tempo de serviço de voo a 100% para os correspondentes limites; quando os posicionamentos antecedam um repouso intercalar contam como tempo de serviço de voo a 50%;

b) As deslocações após a realização de um serviço de voo contam como tempo de serviço de voo para os respectivos limites a 50%.

2 — O tempo de transporte é determinado pela TAP, ouvido o SPAC e deve ser publicado e divulgado aos pilotos, não podendo a soma dos dois sentidos ser superior a três horas.

3 — O tempo de transporte que ultrapasse duas horas, somado nos dois sentidos, acresce ao tempo de repouso a gozar na chegada à base imediatamente após a rotação.

Cláusula 17.<sup>a</sup>**Dead head crew**

O tempo de serviço como *dead head crew* é considerado tempo de trabalho a 100%, devendo efectuar-se em classe executiva ou superior, iniciando-se à hora de apresentação e terminando à hora de chegada, e conta como:

a) Se anteceder um período de serviço de voo, é contabilizado nos termos da alínea a) do n.º 1 da cláusula 16.<sup>a</sup>;

b) Se for após um período de trabalho no solo ou um serviço de voo, iniciando-se a contagem trinta minutos após a chegada a calços, a 50% para o tempo de serviço de voo;

c) Se não estiver directamente relacionado com um serviço de voo, é contabilizado nos termos da alínea b) do n.º 1 da cláusula 16.<sup>a</sup>;

d) No que respeita ao longo curso, ainda como um dos parâmetros de carga de trabalho [nos termos das alíneas a) e b)].

Cláusula 18.<sup>a</sup>**Limites da hora de apresentação**

1 — O tempo mínimo que pode mediar entre a apresentação e qualquer serviço de voo ou de simulador é:

- a) Em médio curso — sessenta minutos;
- b) Em longo curso, à saída da base — setenta e cinco minutos;
- c) Em longo curso, fora da base — sessenta minutos;
- d) Como *dead head crew* — sessenta minutos;
- e) Em voos especiais — pode ser aumentado, como for definido pelo chefe de frota.

2 — Sempre que existam meios disponíveis, será feito o *sign-on* electrónico.

Cláusula 19.<sup>a</sup>**Assistência**

1 — Na assistência o piloto está disponível para a prestação de qualquer serviço, dentro das funções correspondentes à sua categoria profissional, excepto para verificações em simulador ou voo na condição de verificado.

2 — Só é permitida a atribuição de um período de assistência, ou fracção, por dia.

3 — O tempo mínimo para a convocação do piloto em período de serviço de assistência é de uma hora, salvo se trate de uma rotação superior a sete dias em que é de uma hora e quarenta e cinco minutos.

4 — A assistência inicia-se à hora marcada; e termina à hora marcada, à hora de apresentação quando utilizada ou à hora do contacto que fez cessar o serviço de assistência já iniciado.

5 — Um piloto de assistência que tenha sido nomeado para um serviço de voo fica sujeito aos tempos máximos de serviço de voo, tal como definidos no respectivo quadro, em função da hora de apresentação, fazendo-se o início da respectiva contagem à hora de apresentação, mas não podendo ser esta posterior aos limites referidos no número seguinte.

6 — O piloto em serviço de assistência só pode ser nomeado para um serviço de voo ou de simulador de voo, com apresentação compreendida entre uma hora após o seu início e uma hora após o seu termo, quando o serviço de assistência se realize fora das instalações da TAP, ou o seu início e o seu termo, quando o serviço de assistência se realize nas instalações da TAP.

7 — Os tempos de assistência contam para os limites de serviço de voo e de tempo de trabalho nos termos seguintes:

a) Quando a assistência se realize nas instalações da TAP a 50% para todos os limites;

b) Quando a assistência tiver lugar na residência do piloto, a 25% para os limites semanais, mensais, trimestrais e anuais, não contando para os restantes limites.

8 — O serviço de assistência constitui um único período com o limite máximo de dez horas, podendo esse limite ser elevado para doze horas desde que nele se inclua o período entre as 23 e as 7 horas.

9 — Sempre que a assistência, por imposição da TAP, tenha lugar no aeroporto, o seu limite máximo é reduzido para quatro horas.

10 — Entre o termo de um período de assistência e o início do seguinte têm que mediar:

a) Pelo menos doze horas, quando a assistência ocorrer na residência do piloto;

b) Pelo menos dezasseis horas, quando a assistência ocorrer no aeroporto.

11 — Sempre que um piloto em serviço de assistência seja nomeado para um serviço de voo ou simulador só fica desligado da assistência desde que realize esse serviço de voo ou simulador ou se tenha verificado apresentação.

12 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 13 e 14, o serviço de assistência não pode ter início entre as 0 horas e as 5 horas e 59 minutos, podendo, porém, incluir esse período na totalidade.

13 — Se o termo de um período de repouso coincidir, no todo ou em parte, com um período de serviço de assistência programado, o piloto só entra de assistência decorrida uma hora após o termo do período de repouso.

14 — O piloto pode ainda ser nomeado de assistência especificamente para um determinado serviço de voo, só dela ficando desligado decorrida uma hora após os calços, previstos ou comunicados ao piloto, de saída do referido voo.

15 — O serviço de assistência pode ser cancelado, devendo a anulação ser comunicada ao piloto logo que se verifiquem as circunstâncias que a determinam, sem prejuízo das normas que regulam os contactos com os pilotos.

16 — A cada piloto podem ser marcadas até um máximo de seis serviços de assistência por mês, podendo quatro ser consecutivos, não contando para estes limites apenas um período de assistência por cada rotação ou série de sectores anulados, no quadro da aplicação do n.º 4 da cláusula 26.<sup>a</sup>, nem contando também para estes limites as assistências previstas no anterior n.º 14.

17 — Nos casos em que o piloto regressa de baixa, falta ou qualquer outro motivo imputável ao piloto, de que tenha resultado a perda ou a não atribuição de actividade, o serviço de assistência deve ser comunicado aos pilotos com uma antecedência mínima de doze horas, não sendo aplicável o limite fixado no número anterior.

18 — Os serviços de assistência não podem alterar os períodos de folga solicitados pelos pilotos e, sempre que possível, os serviços de voo ou as rotações solicitadas e atribuídas em planeamento.

19 — O gozo das férias atribuídas ao piloto não pode ser anulado ou alterado em consequência de serviços de voo e do respectivo repouso decorrentes dos serviços de assistência.

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### Regime de folgas

1 — Os pilotos têm direito mensalmente a um mínimo de 10 dias de folga, agrupados em períodos de folga com o mínimo de 48 horas consecutivas.

2 — Nas operações de longo curso, o número mínimo de dias de folga é calculado de acordo com as normas estipuladas na cláusula 37.<sup>a</sup>, não podendo o somatório do número mensal de dias de folga planeadas ser inferior ao disposto no n.º 1.

3 — Entre o termo do gozo efectivo de um período ou de 2 ou mais dias consecutivos de folga e o início do gozo efectivo dos seguintes não pode decorrer um espaço de tempo superior a 11 dias. Os pilotos da frota de *narrow body* têm direito, trimestralmente, a dois períodos consecutivos de folga de três dias cada.

4 — Os períodos de repouso não podem integrar os períodos de folga nem os dias de folga, mas podem coincidir com os períodos de descanso semanal.

5 — Os pilotos têm direito ao gozo de um sábado e um domingo seguidos, contados como período de folga, com início não posterior às 12 horas de sábado e intervalo não superior a seis semanas, sem prejuízo das situações seguintes:

a) As situações de licença sem vencimento, incapacidade física temporária, impedimento prolongado superior a um mês não imputável à TAP, gozo de férias, bem como

qualquer falta à prestação de serviço que coincida com um sábado ou um domingo, suspendem a contagem do período de seis semanas, a qual é reiniciada a partir da apresentação do piloto regressado de qualquer daquelas situações;

b) Aos pilotos com filhos que careçam de educação especial, as folgas devem ser marcadas para o sábado e domingo, desde que assim o solicitem com fundamento comprovado de impossibilidade de assistência a esses filhos por familiares ou estabelecimentos adequados, sendo o requerimento formulado com periodicidade mensal.

6 — Os dias e os períodos de folga podem ser imediatamente precedidos de dias de assistência nos seguintes termos:

a) Quando o início do período de repouso colida com uma folga, em extensão não superior a doze horas, considerar-se-á a folga gozada, iniciando-se e terminando mais tarde desde que a mesma tenha a duração mínima inicialmente programada;

b) Quando o início do período de repouso colida com uma folga, em extensão superior a doze horas, ou o piloto deixe de gozar o(s) dia(s) ou período(s) de folga por ter sido nomeado para uma rotação ou serviço de voo, tem direito a gozar esses dias ou períodos de folga perdidos imediatamente após a chegada da rotação ou serviço de voo, sem prejuízo do disposto na cláusula 37.<sup>a</sup> e dos n.ºs 3 e 4 da cláusula 15.<sup>a</sup>

7 — Os dias de folga não gozados num trimestre têm de ser obrigatoriamente gozados no trimestre seguinte.

8 — O período e o dia de folga são contados a partir do início da hora imediatamente seguinte ao termo do período de repouso do serviço de voo que os anteceda, cumprido que seja o tempo de transição definido no n.º 4 da cláusula 23.<sup>a</sup>, sempre que por irregularidade, qualquer que ela seja, o início do período de repouso colida com um período de folga, em extensão não superior a doze horas, considerar-se-á esse período de folga gozado, iniciando-se e terminando mais tarde, desde que o mesmo tenha uma duração mínima igual à inicialmente programada.

9 — O início dos períodos ou dos dias de folga pedidos pelos pilotos, e atribuídos pela TAP no planeamento mensal, têm início até às 12 horas.

10 — Uma vez iniciados, o dia ou o período de folga não podem ser interrompidos.

11 — Em caso de ausência por doença, férias ou qualquer outra ausência da responsabilidade do piloto, o número de dias de folga mensal é reduzido na proporção de dois dias por cada semana de ausência, com arredondamento para o número inteiro mais próximo.

12 — A TAP fará anteceder imediatamente qualquer sessão ou sessões consecutivas de verificação em simulador, ou deslocação com o propósito exclusivo de a realizar, de um período ou dia de folga a que o piloto tenha ou venha a ter direito, exceptuando os períodos de folga por si pedidos.

13 — Em caso de irregularidades, só excepcionalmente, com o acordo do piloto e quando não houver pilotos de assistência, pode a TAP marcar voos em dias de folga, com a observância das seguintes normas:

a) A marcação em dias de folga não pode conduzir a que o piloto deixe de gozar um período de descanso semanal ou

um mínimo de sete dias de folga por cada mês ou exceda o limite de seis dias de folga em atraso, incluindo eventuais períodos de folga não previstos em planeamento;

b) O contacto com o piloto para efeitos de obter a sua anuência à realização do voo deve ser feito pelo responsável de serviço no Serviço Operacional de Escalas;

c) Os dias de folga não gozados nos termos deste número têm de ser obrigatoriamente gozados até ao termo do segundo mês seguinte ao do cancelamento da folga.

14 — Se, em virtude de alteração da rotação determinada por irregularidade operacional, o piloto deixar de gozar algum período ou dia de folga planeada, ao chegar à base deve gozar de imediato os períodos ou os dias de folga planeados acrescidos dos períodos ou dos dias de folga que a extensão da rotação possa implicar, salvo acordo em contrário com o piloto.

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

##### Limites ao período de trabalho nocturno

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

2 — No caso de um piloto efectuar dois períodos de trabalho nocturno consecutivos, só um deles pode incluir, no todo ou em parte, o período crítico do ritmo circadiano.

3 — O limite do número anterior não se aplica, apenas para possibilitar a realização do voo de regresso à base e em caso de irregularidades operacionais ocorridas:

a) Na base, nas duas horas que antecedem a apresentação ou após esta;

b) Fora da base.

4 — Se um piloto efectuar o terceiro período de trabalho nocturno num período de sete dias consecutivos, tem obrigatoriamente de ter gozado, no mínimo, um período de descanso semanal entre qualquer dos períodos de trabalho nocturno realizados.

5 — Os limites previstos nos números anteriores não se aplicam à marcação das assistências.

#### Cláusula 22.<sup>a</sup>

##### Tempos de deslocação e posicionamento

1 — O tempo de posicionamento é contado entre a hora de apresentação ou do início do posicionamento, caso não haja apresentação no aeroporto, e a hora de chegada.

2 — O tempo de deslocação não pode exceder dezasseis horas, excepto em caso de irregularidades, qualquer que ela seja, ou de doença, em que pode ser alargado até vinte horas, desde que a viagem se processe na mais alta classe existente a bordo e, no mínimo, em classe C.

#### Cláusula 23.<sup>a</sup>

##### Tempo de transição

1 — O tempo de transição inclui o tempo de transporte aeroporto-alojamento adequado-aeroporto e um valor fixo de três horas, que cobre o tempo para refeição (trinta minutos para o pequeno almoço e de quarenta e cinco minutos para o almoço, o jantar ou ceia), o tempo para formaliza-

ções em hotéis e aeroportos, o tempo de *briefing* antes do voo (sessenta minutos), e de *debriefing* após o voo (trinta minutos) e o tempo de preparação, imediatamente após o despertar e antes da recolha do piloto.

2 — O tempo de transição entre os serviços de voo deve merecer a concordância do SPAC e estar publicado no ROV, para cada escala em que é previsto haver repouso.

3 — O tempo de transição entre serviços de voo é, na base, de quatro horas.

4 — O tempo de transição, na base do piloto, entre um período de serviço de voo e uma folga, férias ou serviço no solo é de duas horas.

5 — O tempo de transição, na base, entre uma folga, férias ou serviço no solo e um período de serviço de voo é de duas horas.

6 — Em caso de irregularidade, qualquer que ela seja, observa-se o seguinte:

a) A tabela publicada em ROV serve para determinar o tempo mínimo de estadia numa determinada escala;

b) Em caso de necessidade de repouso não programado, o comandante determina, de acordo com estas regras, o tempo mínimo de transição a utilizar.

#### Cláusula 24.<sup>a</sup>

##### Tempo de repouso

1 — O tempo de repouso é calculado em função da carga de trabalho precedente de acordo com as regras respectivas para as operações de médio ou longo curso, não podendo ser inferior ao tempo mínimo de repouso, salvo o disposto na cláusula 35.<sup>a</sup>

2 — O tempo mínimo de repouso é de duas horas na base e de onze horas fora da base ou, nos dois casos, é idêntico à duração do período de trabalho anterior, aquele que for maior.

3 — Os pilotos, adstritos às operações de *narrow body*, mas que efectuem serviços de voo ou rotações de longo curso, têm direito por cada um destes a um repouso adicional de dezasseis horas, a gozar agrupado com o período de folga subsequente ao serviço de voo ou rotação de longo curso.

4 — Em caso de irregularidade operacional, surgida quando os pilotos se encontrem fora da base o comandante de serviço, usufruindo da prerrogativa «autoridade do comandante» pode decidir, após consulta dos restantes membros da tripulação, que o tempo de repouso fora da base seja reduzido em não mais de duas horas, mas nunca para menos de onze horas, desde que:

a) Não tenha havido redução de repouso no voo anterior;

b) O dobro do tempo de redução seja acrescentado ao período de repouso seguinte, o qual, por sua vez, não pode ser reduzido.

5 — O tempo de repouso decorrente de uma situação de *dead head crew* ou de posicionamento, com descanso intermédio, ou deslocação por meios de superfície é calculado nos mesmos termos do serviço de voo, podendo, nas deslocações em longo curso, sofrer uma redução, desde que esta não seja superior a duas horas, o período de repouso resultante dessa redução seja no mínimo de dezoito horas,

e o período de redução seja acrescentado ao período de repouso seguinte.

6 — O tempo de repouso que antecede uma deslocação ou posicionamento por meios aéreos ou de superfície, não relacionado com o serviço voo, pode ser reduzido até ao mínimo de doze horas, desde que o período reduzido seja acrescentado ao período de repouso subsequente.

7 — Após um período de assistência sem que o piloto tenha sido chamado para efectuar qualquer voo o mesmo tem direito a um período de repouso mínimo de doze horas.

#### Cláusula 25.<sup>a</sup>

##### Contactos com os pilotos

É vedado à TAP contactar os pilotos:

1) Durante o período de repouso;  
2) Salvo motivo devidamente justificado e sem prejuízo do disposto no n.º 2 da cláusula 34.<sup>a</sup> e do n.º 1 da cláusula 26.<sup>a</sup>:

a) Entre as 22 horas e as 7 horas e 59 minutos (hora local);

b) Nas 8 horas que antecedem a hora de apresentação para qualquer serviço.

#### Cláusula 26.<sup>a</sup>

##### Anulação de nomeações para serviços de voo

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, no caso de anulação de nomeação para serviço de voo resultante do seu cancelamento, mudança de equipamento ou atraso que comprovadamente inviabilize a realização do serviço de voo para o qual se encontrava nomeado, a TAP pode atribuir ao piloto, até quatro horas antes do início do tempo de serviço do voo cancelado outro serviço de voo que se compreenda no tempo máximo de serviço inicialmente marcado, contado da hora de apresentação programada, no caso dos voos de médio curso; ou que se compreenda na duração da rotação e que não se inicie antes da hora de apresentação inicialmente planeada, no caso de voos de longo curso; no caso de se tratar de uma rotação deve o piloto ser avisado da alteração pelo menos seis horas antes da saída prevista.

2 — Salvo acordo prévio do piloto, se o serviço inicialmente programado era de médio curso, o serviço de voo para que o piloto seja posteriormente nomeado, nos termos do número anterior, não poderá ser de longo curso, nem o momento em que se concluir o serviço de voo de regresso à base exceder em mais de três horas o horário previsto para a conclusão do serviço de voo inicial.

3 — Se o serviço de voo inicialmente programado era de longo curso, o novo serviço de voo para que o piloto seja nomeado não poderá prejudicar os direitos do piloto no que diz respeito às folgas planeadas.

4 — Se não for possível à TAP proceder a nova nomeação nos termos dos números anteriores aquando da anulação da nomeação para serviço de voo, pode ser atribuído ao piloto um ou mais períodos de assistência, incluindo o dia ou dias de calendário abrangidos pelo serviço de voo anulado, não podendo ainda assim ser nomeado para serviços de voo que ultrapassem os limites referidos nos números anteriores.

#### Cláusula 27.<sup>a</sup>

##### Autoridade do comandante

1 — Os comandantes têm autoridade para exceder os limites estabelecidos neste regulamento, depois de ouvida a tripulação, em caso de irregularidade operacional comprovadamente detectada após a apresentação ou nas duas horas anteriores à mesma, com o objectivo de realizar ou completar um voo programado e obedecendo às seguintes restrições:

a) O comandante deve assegurar que o estado de fadiga de cada membro da tripulação não ponha em risco a segurança da operação;

b) O período máximo de extensão permitido é de duas horas;

c) Se forem invocadas fundamentamente por qualquer piloto razões de ordem física, psíquica ou outra que não garantam a adequada execução das suas funções a bordo, não tem esse piloto a obrigação de aceitar a extensão dos limites, devendo ser substituído;

d) Qualquer contacto entre o Serviço Operacional de Escalas e a tripulação deve ser feito através do comandante.

2 — Nos casos previstos no número anterior, o descanso subsequente é aumentado no dobro do tempo efectivamente excedido.

#### Cláusula 28.<sup>a</sup>

##### Alterações após a apresentação

A alteração de nomeação de um piloto para serviço de voo em momento posterior à sua apresentação só pode ser feita desde que, cumulativamente, se encontrem reunidas as seguintes condições:

a) Salvo acordo prévio do piloto, se o serviço inicialmente programado era de médio curso, o serviço de voo para que o piloto seja posteriormente nomeado não pode ser de longo curso, nem o momento em que se concluir o serviço de voo de regresso à base ou escala com estacionamento exceder em mais de três horas o horário previsto para a conclusão do serviço de voo inicial;

b) Não envolva o escalamento de aeroportos com condições climáticas significativamente diferentes das inerentes ao serviço de voo programado;

c) O novo serviço, na sua totalidade, seja comunicado ao piloto no seu início.

### CAPÍTULO III

#### Limites de tempo de trabalho

#### Cláusula 29.<sup>a</sup>

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

1 — O limite mensal de tempo de voo é de 90 horas; o limite trimestral de tempo de voo é de 270 horas; o limite anual de tempo de voo é de 850 horas.

2 — O tempo de simulador, com excepção do utilizado em cursos de qualificação, é também contado como tempo de voo.

Cláusula 30.<sup>a</sup>**Limites de tempo de trabalho**

1 — Os limites máximos de tempo de trabalho são:

- Por cada 7 dias consecutivos — 48 horas;
- Por cada 28 dias consecutivos — 180 horas;
- Por cada trimestre — 480 horas;
- Por cada ano — 1800 horas.

2 — O tempo de transporte entre o local de repouso e o aeroporto, e vice-versa, não é contado como tempo de trabalho.

3 — As majorações do tempo de trabalho resultantes da cláusula 9.<sup>a</sup> do regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais (RRGS) não são contabilizadas para efeitos dos limites referidos no n.º 1.

## CAPÍTULO IV

**Operações em médio curso**Cláusula 31.<sup>a</sup>**Médio curso**

1 — São de médio curso as operações que decorram entre pontos situados entre 23°N. e 75°N. e 35°W. e 25°E. e cuja diferença de longitude entre o ponto de partida e o local onde o piloto vai gozar o seu repouso não exceda 30°.

2 — Nas operações em médio curso, a hora local é, sem prejuízo do disposto na lei, a hora da base do piloto.

3 — Não é permitida a realização de serviços de voo com recurso a tripulações reforçadas no médio curso.

Cláusula 32.<sup>a</sup>**Rotações**

1 — Nenhuma rotação pode exceder seis dias de calendário.

2 — Quando, por irregularidades operacionais, comprovadamente surgidas após o piloto se encontrar fora da base, for necessário alterar a sua rotação, a mesma pode ser aumentada até um máximo de dois dias, no último dos quais o piloto tem obrigatoriamente de regressar à base; em caso algum a rotação pode prejudicar o gozo do período de descanso semanal ou exceder sete dias de calendário.

Cláusula 33.<sup>a</sup>**Tempo de repouso**

1 — O tempo de repouso tem a duração igual ao período de trabalho planeado, desde que superior ao tempo mínimo de repouso, o qual é:

- Na base, antes de trabalho em voo — doze horas;
- Na base, antes de trabalho no solo, após trabalho em voo — nove horas;
- Na base, para pilotos instrutores, após trabalho em voo, antes de simulador — doze horas;
- Na base, para pilotos instrutores, entre trabalho em solo, incluindo simulador — nove horas;
- Fora da base — onze horas, sem prejuízo do disposto na cláusula 35.<sup>a</sup>

2 — Sempre que um serviço de voo ou de simulador esteja compreendido, no todo ou em parte, entre as 2 horas e as 5 horas e 59 minutos, local de Lisboa, o tempo de repouso subsequente deve ser aumentado em duas horas.

Cláusula 34.<sup>a</sup>**Limites do tempo de serviço de voo**

1 — Em operações de médio curso aplicam-se os tempos máximos de serviço de voo do quadro seguinte, em horas e minutos:

Hora de apresentação (hora local) (***)	1-4 aterragens (*)	5 ou mais aterragens (*)
7:00-7:59	12:00	11:30
8:00-11:59	12:30	11:45
12:00-13:59	12:15	11:15
14:00-15:59	11:30	10:45
16:00-16:59	11:00	10:15
17:00-17:59	11:00	10:00
18:00-23:59	(**) 10:30	9:45
0:00-4:59	10:00	9:00
5:00-5:59	10:30	9:45
6:00-6:59	11:00	10:15

(\*) Como tripulante em funções

(\*\*) No caso de 3 e 4 aterragens, o limite é 10:15.

(\*\*\*) De acordo com o n.º 2 da cláusula 31.<sup>a</sup>

2 — Havendo atrasos previstos, o tempo de serviço de voo não se considera iniciado, sem prejuízo do disposto na cláusula 25.<sup>a</sup>, se:

- Em estadia, o piloto foi avisado do atraso entre a hora do despertar e os quarenta e cinco minutos subsequentes, devendo uma nova hora do transporte ser marcada;
- Na base, o piloto foi avisado do atraso no período compreendido entre as duas horas e os sessenta minutos que antecedem a hora de apresentação programada, devendo a nova hora de apresentação ser então marcada.

3 — No médio curso, sempre que a hora de despertar (hora local), fora da base, se incluir no período crítico do ritmo circadiano o piloto pode efectuar um tempo máximo de serviço de voo de seis horas.

Cláusula 35.<sup>a</sup>**Voos com *night-stop***

1 — Nos serviços de voo/rotações com *night-stop*, nos voos de médio curso, aplicam-se as regras do repouso mínimo fora da base; no entanto, quando não existir disponibilidade de tripulações, o período de repouso mínimo pode ser inferior a onze horas, desde que seja assegurado um período mínimo de oito horas consecutivas de repouso horizontal, no local de alojamento, só podendo, nesta situação, os pilotos efectuar um sector antes e após o *night-stop*.

2 — O regime previsto no número anterior deve ser utilizado com carácter excepcional, devendo o contacto com os pilotos ser feito pelo piloto chefe, com possibilidade de delegação, em caso de ausência, até ao chefe de frota.

## CAPÍTULO V

**Operações em longo curso**Cláusula 36.<sup>a</sup>**Longo curso**

1 — São de longo curso as operações que decorram fora da área definida para as operações de médio curso, independentemente do tipo de avião utilizado.

2 — Todas as operações fora da área definida para as operações de médio curso devem reger-se pelas normas de longo curso.

3 — A TAP deve programar sectores ou séries de sectores através de rotações que incluam uma ou mais escalas dentro da área de longo curso.

Cláusula 37.<sup>a</sup>**Regime de folgas no longo curso**

1 — O número consecutivo de dias de folga após uma rotação ou série de sectores no longo curso resulta da aplicação dos factores designados no n.º 2 à fórmula de esforço enunciada no n.º 3, não podendo este número ser inferior a dois dias.

2 — Os factores a aplicar na fórmula de esforço decorrem dos seguintes parâmetros:

a) Duração da rotação ou da série de sectores — número de dias de ocupação abrangidos pela rotação ou pela série de sectores;

b) Período crítico do ritmo circadiano — número de períodos críticos do ritmo circadiano penetrados, total ou parcialmente, pelos tempos de serviço de voo da rotação ou da série de sectores;

c) Variação da longitude — número inteiro máximo de conjuntos de 45° de longitude que cabe na diferença entre a longitude da base e a longitude do ponto da rotação de maior afastamento.

3 — Fórmula de esforço: o número consecutivo de dias de folga a atribuir resulta do arredondamento para o número imediatamente superior da divisão do somatório dos factores, obtidos nas alíneas a), b) e c) do número anterior, por 2.

Cláusula 38.<sup>a</sup>**Rotações no longo curso**

1 — Não podem ser atribuídas a nenhum piloto mais de oito rotações no Atlântico Norte em cada dois meses consecutivos de calendário, contando cada rotação para o mês em que se inicia.

2 — Não podem ser marcadas rotações em que a diferença das zonas horárias entre o último local de pernoita da primeira rotação e o primeiro local de pernoita da segunda rotação seja igual ou superior a oito horas, se entre essas rotações não tiverem sido efectivamente gozados, pelo menos, seis dias de folga.

3 — Um piloto não pode executar rotações superiores a 11 dias de calendário.

4 — Os limites anuais dos números de rotações no longo curso com duração igual a 10 dias são de 10 e de 8 para rotações com mais de 10 dias.

5 — O piloto não pode ser nomeado para um serviço de voo de longo curso com origem na sua base e que inclua no todo ou em parte, um período de trabalho nocturno, se na noite anterior não tiver gozado um período livre de trabalho até às 10 horas locais.

Cláusula 39.<sup>a</sup>**Lugares de descanso**

1 — Os lugares de descanso são os locais, separados dos passageiros e aprovados pela entidade aeronáutica competente, exclusivamente destinados ao descanso e tomada de refeições dos pilotos, em tripulação reforçada.

2 — Quando o equipamento não seja provido de locais especificamente destinados ao descanso e tomada de refeições dos pilotos, ou o seu número seja insuficiente para o número de pilotos de reforço, a TAP reservará lugares na cabina, no mínimo em classe executiva, exclusivamente destinados a descanso e tomada de refeições; o número de lugares de descanso deverá ser em número idêntico ao dos pilotos de reforço ou ao do piloto não acomodado em lugar específico de descanso.

Cláusula 40.<sup>a</sup>**Tempo de repouso no longo curso**

1 — No longo curso o tempo de repouso obtém-se somando ao tempo mínimo de repouso cada um dos seguintes factores aplicados às horas locais respectivas:

a) Por tempo de serviço de voo superior a dez horas e quinze minutos — mais três horas;

b) Por apresentação entre as 18 horas e as 8 horas, hora local — mais três horas;

c) Por chegada entre as 22 e as 14 horas, hora local — mais três horas;

d) Por *block-time* ininterrupto superior a dez horas — mais doze horas;

e) Por diferença de zonas horárias entre o ponto de partida e o ponto de chegada superior a duas horas — mais o número de horas de diferença que exceda 2 horas.

2 — Sempre que se verifique o cruzamento de três ou mais zonas horárias, o período de repouso, calculado nos termos do n.º 1, não pode ser inferior a:

a) Catorze horas para o cruzamento de três zonas horárias, acrescido de mais três minutos por cada zona atravessada além da terceira;

b) Vinte e quatro horas, incluindo uma noite local, se atravessar seis ou mais zonas horárias.

Cláusula 41.<sup>a</sup>**Tripulação reforçada**

1 — O reforço pode ser parcial ou completo, isto é, com um ou mais dois pilotos.

2 — O uso de tripulações reforçadas só é permitido em aviões *wide body* e que estejam dotados com os lugares de descanso, de acordo com o estabelecido na cláusula 39.<sup>a</sup>

3 — Os tempos de voo aos comandos e o descanso a bordo devem ser distribuídos equitativamente por todos os pilotos.

4 — Em cada mês, o somatório dos acréscimos de tempo de serviço de voo efectuados com recurso a tripulação reforçada não pode exceder, por piloto, vinte horas.

5 — Os aumentos de tempo de serviço de voo, para tripulações reforçadas, são os estipulados nos números seguintes.

6 — Havendo um reforço completo (mais um comandante e um oficial piloto), os tempos máximos de serviço de voo podem ser aumentados em:

a) Aviões com possibilidade de repouso horizontal (beliche) — cinco horas;

b) Aviões sem beliche — três horas.

7 — Havendo um reforço simples (um piloto) os tempos máximos de serviço de voo podem ser aumentados em:

a) Aviões com possibilidade de repouso horizontal (beliche) — três horas;

b) Aviões sem beliche — uma hora.

8 — Em qualquer das situações previstas nos n.ºs 6 e 7 a tripulação só pode efectuar uma aterragem; são permitidas duas aterragens, desde que um dos sectores seja obrigatoriamente realizado entre dois aeroportos situados em território de Portugal continental ou desde que a primeira aterragem seja programada para as primeiras três horas de voo, podendo estes limites ser ultrapassados por acordo com o SPAC em regime de excepção.

#### Cláusula 42.<sup>a</sup>

##### Tempos máximos de serviço de voo no longo curso

1 — Para tripulações simples os tempos máximos de serviço de voo são os do quadro seguinte, em horas e minutos:

Hora de apresentação (*)	Pilotos aclimatizados — Número de aterragens				Pilotos não aclimatizados — Número de aterragens			
	1	2	3	4	1	2	3	4
7:00-13:59 .....	13:15	13:15	12:45	12:15	11:00	11:00	11:00	11:00
14:00-15:59 .....	12:00	12:00	11:45	11:30	11:00	11:00	11:00	11:00
16:00-18:59 .....	11:45	11:45	11:00	N/A	10:00	10:00	10:00	N/A
19:00-6:59 .....	11:30	11:15	10:00	N/A	9:30	9:00	8:00	N/A

(\*) Hora do local de partida do voo.

2 — Para os efeitos da aplicação da tabela do número anterior, considera-se que o piloto está aclimatizado:

a) Na base;

b) Depois de ter passado as últimas 36 horas, incluindo duas noites consecutivas dentro da mesma zona geográfica horária;

c) Sempre que, no decorrer da rotação, o mesmo nunca estacione numa escala cuja diferença da zona horária, em relação à base, seja superior a duas horas;

d) Considera-se que o piloto não está aclimatizado em todos os outros casos.

3 — As zonas horárias definidas são sempre zonas geográficas, correspondentes a 15° de variação de longitude, não coincidindo obrigatoriamente com as horas locais legais.

4 — Relativamente ao quadro do n.º 1, se o piloto estiver na situação de *dead head crew*, o número de aterragens que determinam o limite de TSV são as que o mesmo executa como tripulante em funções.

5 — O ROV conterà uma tabela de zonas geográficas horárias, aplicáveis à rede TAP, a qual será mantida permanentemente actualizada, após conferência com o SPAC.

## CAPÍTULO VI

### Sistema de pretensões individuais

#### Cláusula 43.<sup>a</sup>

##### Pretensões individuais

1 — O piloto tem a possibilidade de contribuir para a definição da sua escala pessoal através do sistema de

pretensões individuais, se isso não causar prejuízos para a operação nem custos adicionais, caso em que são assinaladas na escala mensal.

2 — Cálculo de pontos de crédito:

a) O valor total de pontos é calculado e fixado após a atribuição do crédito dos pontos do mês a que correspondem os pedidos, devendo o débito mensal dos pontos ser efectuado nos termos da alínea d) do n.º 3 seguinte;

b) O crédito inicial para os oficiais/pilotos que entram na TAP é de 12 pontos;

c) Em cada mês são creditados 12 pontos à conta individual do piloto;

d) Para melhorar a pontuação disponível no mês de Dezembro, são creditados em 1 de Outubro 12 pontos adicionais ao crédito mensal recorrente;

e) Os pontos de crédito não utilizados podem ser acumulados enquanto o piloto se mantiver na mesma função e equipamento;

f) Quando do início de um curso de transição, progressão, reconversão ou primeiro comando são transferidos 50% dos pontos de crédito remanescentes;

g) No início de vigência deste regulamento serão adicionados 140 pontos aos saldos transformados de todos os pilotos, a essa data e nos termos que seguem, sem prejuízo dos números anteriores:

Os saldos acumulados negativos serão divididos por 10, sem arredondamento;

Os saldos acumulados positivos mantêm o seu valor;

Para ausências em número superior a 10 dias em cada mês, por doença, faltas ou licenças sem vencimento, os pontos de crédito mensais a que o piloto tem direito serão proporcionalmente reduzidos, sendo arredondados para a primeira casa decimal.

## 3 — Cálculo de pontos de débito:

a) Para as pretensões dos períodos de folga que sejam fixados a pedido do piloto em cada ano civil são debitados os seguintes pontos:

Tabela n.º 1

Períodos	Pontos
De 1 a 4 .....	2
De 5 a 8 .....	4
De 9 a 12 .....	6
13 e seguintes .....	8

b) Nas pretensões para os primeiros 6 voos no ano civil, os pontos debitados são os da tabela abaixo. A partir da 7.ª pretensão de voo os pontos de débito previstos nessa tabela dobram:

Tabela n.º 2

Voos/rotação/destino	Pontos
Com data fixa .....	10
Sem data fixa .....	5

c) A partir da 27.ª pretensão de voo e ou folgas atribuída em cada ano, os pontos de débito constantes nas tabelas n.ºs 1 e 2 dobram;

d) Os pontos são debitados no momento da atribuição da pretensão em planeamento, sendo creditados logo que se verifique o seu não gozo por causa não imputável ao piloto. Considera-se causa não imputável ao piloto as derivadas de situações de baixa médica, de assistência à família, de nojo e de alterações ao planeamento impostas ou solicitadas pela TAP;

e) Os códigos relativos às pretensões serão publicados no manual de operações;

f) Pedidos de Natal e Ano Novo — a atribuição de uma pretensão de voo neste período e a correspondente dedução de pontos de débito seguem os procedimentos normais para as pretensões de voo.

## 4 — Formulação de pedidos:

a) Os pedidos têm que ser submetidos através do PortalDov entre os dias 17 e 27 do mês anterior ao da elaboração do planeamento mensal a que se refere o pedido não sendo aceites pretensões formuladas verbalmente;

b) Cada piloto tem mensalmente as seguintes opções de pedidos, ordenadas por prioridade (de 1 a 9):

Cinco opções expressas pelo piloto para os períodos de folga;

Quatro opções para os voos ou rotações;

c) Não serão aceites os pedidos de pretensões de voos ou de rotações dos pilotos com pontuação inferior à necessária para manter, após a atribuição da pretensão, um saldo igual ou superior a 0;

d) Pedidos de Natal e Ano Novo — as pretensões de Natal e Ano Novo são as que afectam os dias 24, 25 e 31 de Dezembro e 1 de Janeiro nos períodos seguintes:

Das 14 horas de 24 de Dezembro até às 14 horas de 25 de Dezembro;

Das 14 horas de 31 de Dezembro até às 14 horas de 1 de Janeiro.

## 5 — Concessão de pedidos:

a) Cada piloto tem mensalmente direito, no máximo, a:

Dois períodos de folga; e ou

Um voo ou rotação;

b) No caso da existência de mais do que uma pretensão para o mesmo voo, a ordem de prioridade de atribuição será a seguinte:

Maior valor total de pontos de crédito;

Maior antiguidade, quando os pilotos tenham os mesmos pontos de crédito;

c) No dia de aniversário do piloto e mediante pedido, será atribuído um período de folga, sem o débito dos pontos correspondentes na sua conta individual;

d) Pedidos de Natal e Ano Novo — a concessão de pretensões de folgas de Natal e Ano Novo deve ser feita de acordo com o historial da equidade dos últimos três anos. Corresponde a um débito de 6 pontos e não é contabilizada como uma pretensão normal, não acrescentando ao número de pretensões desse ano civil, pelo que os pontos de débito constantes no n.º 3 não são dobrados.

Estas pretensões contam para os efeitos dos limites previstos na alínea a).

## 6 — Troca de escalas:

a) Em casos excepcionais a troca de escalas entre dois pilotos pode ser acordada desde que:

A troca só envolva os dois pilotos;

A troca cumpra o estipulado nos limites de trabalho e repouso previstos neste regulamento e não entre em conflito com as assistências;

Os pedidos respectivos sejam através da Internet (*e-mail*).

7 — A TAP divulgará pública e mensalmente, no PortalDov, a demonstração dos saldos finais dos pontos acumulados nas contas individuais de todos os pilotos, através da soma dos saldos iniciais com os créditos deduzida dos débitos mensais.

## CAPÍTULO VII

## Férias

## Cláusula 44.ª

## Férias remuneradas

1 — O piloto tem direito a 40 dias de calendário de férias remuneradas por ano, a que correspondem:

a) 30 dias base;

b) 10 dias de compensação de feriados não gozados.

2 — As férias têm de ser gozados entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro do mesmo ano civil.

3 — Quando o período de férias do piloto for alterado ou interrompido, a empresa obriga-se a conceder ao piloto o período de férias por gozar no próprio ano ou, havendo acordo do mesmo, até 31 de Março do ano seguinte.

4 — Se, por razões operacionais, for necessário antecipar as férias dos pilotos, o número de dias de férias a antecipar deve ser decidido por acordo com o SPAC.

5 — A antecipação de férias solicitada por pilotos, é decidida pelo Serviço de Planeamento e Escalas e pelo chefe de frota.

6 — Há redução do período de férias por absentismo, considerando-se absentismo as ausências que excedam os seguintes valores:

- a) Mais de 30 dias, em caso de licença sem vencimento;
- b) Mais de 60 dias, em caso de doença, acidente que não seja de trabalho e obrigações civis;
- c) Mais de 90 dias, em caso de gravidez ou nascimento;
- d) Mais de 180 dias, em caso de doença adquirida em trabalho ou acidente de trabalho.

7 — A redução referida no número anterior é efectuada na base de  $\frac{1}{12}$  do período de férias por cada mês de ausência, deduzidas as margens que a seguir se indicam, sem que, contudo, das somas das reduções possa resultar um período de férias inferior ao valor base — 30 dias:

- a) Nos casos referidos na alínea b) do n.º 6 são deduzidos 30 dias aos dias de ausência;
- b) Nos casos referidos na alínea c) do n.º 6 são deduzidos 60 dias aos dias de ausência.

8 — As reduções referidas no n.º 6, quando determinadas por licença sem vencimento, são aplicadas ao período que o piloto tem direito a pedir; sendo determinadas por doença ou por acidente, seja de trabalho ou não, são aplicadas ao período de trabalho variável.

#### Cláusula 45.<sup>a</sup>

##### Tipos de férias

1 — As férias dos pilotos dividem-se em quatro tipos, de acordo com os critérios de marcação:

- a) Preferenciais — a pedido do piloto;
- b) Escolares — a pedido do piloto, para pais de filhos com idades entre os 6 e os 20 anos, com frequência escolar;
- c) Variáveis — um período de sete dias, que são marcadas pela TAP num ou em dois períodos;
- d) As remanescentes.

2 — As férias preferenciais regem-se pelas normas seguintes:

- a) O planeamento de férias preferenciais é trienal, com início no ano 2009;
- b) Por cada triénio cada piloto tem direito a solicitar um período de férias preferenciais de 21 dias;
- c) Se as férias preferenciais solicitadas não puderem ser concedidas no respectivo triénio, caduca o direito à sua solicitação nesse triénio.

3 — As férias escolares regem-se pelas normas seguintes:

- a) Todos os pilotos que tenham filhos entre os 6 e os 20 anos, com frequência escolar, têm direito a solicitar 14 dias de férias consecutivos nos períodos oficiais de férias escolares;
- b) Ao mesmo piloto não pode ser concedido o gozo de férias preferenciais e escolares num mesmo ano civil;
- c) Os pilotos podem solicitar um período de 14 dias de férias escolares quando o pedido de férias preferenciais que tenham feito não lhes tenha sido concedido.

4 — Nas férias variáveis a TAP atribui livremente sete dias de férias, num ou em dois períodos, associando-os às folgas necessárias para que cada um desses períodos perfaça um mínimo de seis dias.

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

##### Procedimentos relativos às férias

1 — O período total de férias pode ser gozado em três períodos separados, o maior dos quais tendo a duração mínima de 14 dias e o menor de 7 dias.

2 — Todos os pedidos de férias devem ser entregues até 31 de Agosto do ano anterior; se o pedido não abranger a totalidade do período de férias a que o piloto tem direito, o Serviço de Planeamento e Escalas tem a liberdade de atribuir a parte das férias não pedidas.

3 — Os pedidos de férias devem ser feitos em impressos próprios ou via Internet.

4 — Os pilotos que tenham cursos de qualificação não podem pedir férias preferenciais ou escolares para o período que abranja os cursos.

5 — Se as férias remanescentes não puderem ser concedidas de acordo com a solicitação, o piloto deve ser informado com a maior brevidade possível, devendo o Serviço de Planeamento e Escalas apresentar-lhe datas alternativas.

6 — É a seguinte a prioridade no processamento e atribuição de pedidos de férias:

- a) Em 1.º lugar — férias preferenciais, sendo a antiguidade o critério de atribuição;
- b) Em 2.º lugar — férias escolares, sendo a pontuação e, em caso de igualdade, a antiguidade o critério de atribuição (em primeiro lugar quem tem menos pontos);
- c) Em 3.º lugar — férias remanescentes, sendo o critério de atribuição igual ao anterior;
- d) Em 4.º lugar — férias variáveis.

7 — São as seguintes as normas de pontuação relativas às férias:

- a) Um piloto é admitido com um crédito de 0 pontos;
- b) Os saldos de pontuação de férias não são afectados por mudanças de função ou equipamento;
- c) As férias variáveis não pontuam;
- d) Os critérios de pontuação são os seguintes:

Julho/Agosto/1.ª quinzena de Setembro/2.ª quinzena de Dezembro — 4 pontos positivos;

Maió/Junho/2.ª quinzena de Abril/2.ª quinzena de Setembro — 2 pontos positivos;

Novembro/Março/1.ª quinzena de Abril/2.ª quinzena de Fevereiro — 2 pontos negativos;

Janeiro/Outubro/1.ª quinzena de Fevereiro/1.ª quinzena de Dezembro — 4 pontos negativos.

8 — As alterações de férias marcadas só podem ter lugar por acordo entre a TAP e o piloto.

## CAPÍTULO VIII

### Regimes de excepção

#### Cláusula 47.ª

##### Regime de excepção

1 — O disposto no n.º 8 da cláusula 41.ª não se aplica às séries de sectores LIS-MPM-JNB e LIS-JNB-MPM.

2 — As séries de sectores LIS-OXB-LIS poderão ser realizadas, desde que sejam observados os limites fixados na legislação em vigor para os períodos máximos de serviço de voo.

## CAPÍTULO IX

### Disposições transitórias e finais

#### Cláusula 48.ª

##### Sistema de planeamento

1 — A TAP implementará o adequado sistema de planeamento de operações de voo, de modo a garantir a integral aplicação do presente regulamento e a plena eficiência do sistema, com vista ao aumento de produtividade e à estabilidade de vida dos pilotos.

2 — A TAP e o SPAC avaliarão semestralmente os resultados da implementação referida no número anterior e o grau de concretização dos objectivos correspondentes.

#### Cláusula 49.ª

##### Entrada em vigor

1 — Nos termos do n.º 1 da cláusula 2.ª do acordo de empresa de que o presente regulamento constitui um anexo, este entra em vigor cinco dias após a sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego*, devendo o disposto neste RUPT ser efectivado até Agosto de 2010.

2 — Até à entrada em vigor deste regulamento aplicam-se as normas que o antecedem, as quais se consideram integralmente revogadas naquele momento.

Lisboa, 21 de Maio de 2010.

Pela TAP:

*Fernando Abs da Cruz Sousa Pinto*, presidente do conselho de administração executivo.

*Manoel Fontes Torres*, vogal do conselho de administração executivo.

Pelo SPAC:

*Hélder Raio Silva*, presidente da direcção.

*Vasco Serra Pedro*, vice-presidente da direcção.

*Vitorino Simões*, vogal tesoureiro da direcção.

## Regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais (RRRGS)

### Cláusula 1.ª

#### Âmbito

O regulamento de remunerações, reformas e garantias sociais constitui o anexo previsto na cláusula 48.ª, n.º 2, alínea c), do AE e faz parte integrante desse acordo.

### Cláusula 2.ª

#### Remuneração base mensal

1 — A remuneração base mensal é constituída pelo vencimento de categoria, pelo vencimento de exercício e pelo vencimento de senioridade calculados nos termos deste regulamento e da tabela em vigor em cada momento.

2 — A remuneração base mensal não abrange as horas de trabalho prestadas para além dos créditos mensais e anuais, nos termos seguintes:

a) *Plafonds* mensais de horas de trabalho (*duty-pay*), contabilizadas nos termos da cláusula 10.ª do RRRGS ou horas de voo (*block-pay*), contabilizadas nos mesmos termos, o que em cada mês for economicamente mais favorável para o tripulante, estabelecidos na tabela n.º 1 infra:

Tabela n.º 1

Mês	<i>Duty-pay</i>	<i>Block-pay</i>
31 dias .....	134 horas e 20 minutos	82 horas e 40 minutos
30 dias .....	130 horas	80 horas
29 dias .....	125 horas e 40 minutos	77 horas e 20 minutos
28 dias .....	121 horas e 20 minutos	74 horas e 40 minutos
Redução por dia .....	4 horas e 20 minutos	2 horas e 40 minutos

b) *Plafonds* anuais de horas de trabalho (*duty-pay*), contabilizadas nos termos da cláusula 10.ª do RRRGS ou horas de voo (*block-pay*), contabilizadas nos mesmos termos, o que em cada ano for economicamente mais favorável para o tripulante, de acordo com as tabelas n.ºs 2, 3 e 4 infra:

Tabela n.º 2

Meses de trabalho efectivo na TAP durante o ano	<i>Duty-pay</i>	<i>Block-pay</i>
12 .....		780 horas
11 .....		760 horas
10 .....	1 195 horas	735 horas
9 .....	1 085 horas	670 horas
8 .....	975 horas	600 horas
7 .....	865 horas	530 horas
6 .....	750 horas	460 horas
5 .....	630 horas	390 horas
4 .....	510 horas	315 horas
3 .....	390 horas	240 horas
2 .....	260 horas	160 horas
1 .....	134 horas e 20 minutos	82 horas e 40 minutos

Tabela n.º 3

Mês de admissão	Duty-pay	Block-pay
Janeiro . . . . .	1 390 horas	855 horas
Fevereiro . . . . .	1 295 horas	795 horas
Março . . . . .	1 195 horas	735 horas
Abril . . . . .	1 085 horas	670 horas
Maió . . . . .	975 horas	600 horas
Junho . . . . .	865 horas	530 horas
Julho . . . . .	750 horas	460 horas
Agosto . . . . .	630 horas	390 horas
Setembro . . . . .	510 horas	315 horas
Outubro . . . . .	390 horas	240 horas
Novembro . . . . .	260 horas	160 horas
Dezembro . . . . .	134 horas e 20 minutos	82 horas e 40 minutos

Tabela n.º 4

Ano	Duty-pay	Block-pay
De 1 Janeiro a 31 Dezembro	1 240 horas	780 horas
Redução por dia . . . . .	3 horas e 25 minutos	2 horas e 10 minutos

c) Os *plafonds* serão reduzidos nas situações e termos seguintes:

c1) Pilotos que se encontrem na situação de licença parental inicial ao abrigo do disposto na cláusula 28.<sup>a</sup> do AE:

Redução dos *plafonds* mensais de acordo com a tabela n.º 1; e

Redução dos *plafonds* anuais de acordo com a tabela n.º 2, tendo como referência o 1.º dia de calendário do mês em que tiver início e ou terminar o impedimento para o serviço de voo;

c2) Pilotos que se encontrem na situação de faltas justificadas ou licença parental exclusiva do pai, ao abrigo do disposto na cláusula 29.<sup>a</sup> do AE:

Sem prejuízo de reduções que possam decorrer da aplicação de outros pontos desta alínea c), as situações de faltas justificadas ou licença parental exclusiva do pai não dão lugar a redução dos *plafonds* mensais;

Redução dos *plafonds* anuais de acordo com a tabela n.º 4;

c3) Pilotos admitidos no decurso do ano:

No mês de admissão na TAP não há lugar a redução de *plafonds* mensais;

Redução dos *plafonds* anuais de acordo com a tabela n.º 3, tendo como referência o 1.º dia de calendário do mês em que se verificar a largada em linha;

c4) Pilotos com diminuição de actividade ao abrigo do disposto na cláusula 15.<sup>a</sup> do RRRGS:

A diminuição de actividade não dá lugar a redução dos *plafonds* mensais;

Redução dos *plafonds* anuais em percentagem igual à da redução de actividade acordada;

c5) Pilotos em gozo de férias:

Redução dos *plafonds* mensais de acordo com a tabela n.º 1, em função do número de dias de férias gozados no mês, independentemente do ano em que se tiverem vencido os dias de férias em questão;

O gozo de férias não dá lugar a redução dos *plafonds* anuais.

3 — a) Os valores que excedam os *plafonds* mensais serão pagos com o vencimento do segundo mês seguinte àquele em que o *plafond* foi excedido.

b) Ao valor anual determinado nos termos do n.º 2, alínea b) supra, será deduzido o acumulado de pagamentos relativos a excedências de *plafonds* mensais efectuados ao piloto ao longo do ano. Caso a diferença entre o valor anual calculado e a totalidade dos pagamentos mensais já efectuados e ou devidos seja positiva, ou seja, favorável ao piloto, o saldo assim apurado será pago juntamente com o processamento de salários do mês de Março.

c) As horas que excedam os créditos mensais e anuais referidos nas alíneas a) e b) anteriores, ou que devam ser remuneradas independentemente dos *plafonds*, serão remuneradas pelos respectivos valores do vencimento horário, em rubrica própria do recibo de vencimento do piloto.

d) Em caso de prolongamento do serviço de voo em consequência do uso pelo comandante da prerrogativa que lhe é conferida pelo n.º 1 da cláusula 27.<sup>a</sup> do RUPT, ser-lhe-á pago com o vencimento do segundo mês seguinte àquele em que exerceu a prerrogativa, a título de vencimento horário, o valor de duas horas de *duty-pay* independentemente dos *plafonds*.

e) Não são considerados para efeitos de contabilização dos créditos mensais e anuais previstos no n.º 2 da cláusula 2.<sup>a</sup>, os tempos de voo e ou trabalho realizados para além dos limites previstos nas cláusulas 29.<sup>a</sup> e 30.<sup>a</sup> do RUPT nem as horas abonadas ao abrigo da alínea anterior.

### Cláusula 3.<sup>a</sup>

#### Vencimento de exercício

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

2 — O número de anuidades técnicas é calculado nos termos da cláusula 5.<sup>a</sup> deste regulamento e a sua contagem terá início na data de largada conjunta de acesso a cada função técnica.

3 — O número de anuidades técnicas contadas a cada piloto, no conjunto das funções técnicas exercidas, não pode exceder 32.

4 — Para os pilotos que atinjam o limite de 32 anuidades técnicas, prevalecerão sempre as que se forem vencendo pelas funções técnicas mais recentes, em detrimento das correspondentes a funções técnicas há mais tempo não exercidas.

5 — A primeira anuidade técnica só se vence a partir do 2.º ano, inclusive, do exercício de funções na profissão.

6 — Em caso de incapacidade definitiva para o do exercício de funções de voo, se o piloto não tiver ainda vencido 32 anuidades técnicas, a TAP, para efeitos de cálculo da pensão total de reforma, considerará vencidas as anuidades técnicas necessárias para perfazer esse limite de 32, mas nunca em número superior a 10.

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

8 — Quando por força do disposto na cláusula 5.<sup>a</sup> deste regulamento a anuidade não se vencer a 1 de Janeiro, vencer-se-á no 1.º dia do mês seguinte àquele em que se completar o total de horas de voo em falta para a média respectiva.

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

10 — Os pilotos que ascendam a comando, ao longo de cada ano, vencem a 1.<sup>a</sup> anuidade técnica da nova função em 1 de Janeiro do ano seguinte.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### Vencimento de senioridade

1 — O vencimento de senioridade é o resultante do produto do valor inscrito na tabela em vigor em cada momento pelo número de anos de antiguidade de companhia.

2 — A primeira senioridade só se vence a partir do 2.º ano, inclusive, do exercício de funções na profissão.

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

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### Exercício efectivo da função

1 — Para efeitos da cláusula 3.<sup>a</sup>, o exercício da função é contado por anuidades, sendo necessária a realização de 75 % da média ponderada anual de horas de voo realizadas pelos pilotos da mesma função e equipamento em que o piloto preste serviço.

2 — Os pilotos que se encontrem impedidos de voar por motivos de:

- a) Exercício de funções permanentes em terra;
- b) Exercício de funções eventuais em terra;
- c) Frequência de quaisquer cursos, exceptuando o 1.º de qualificação para a profissão;
- d) Gravidez clinicamente comprovada;
- e) Gozo de licença parental inicial nos termos da lei geral;
- f) Exercício de funções sindicais ou em comissão de trabalhadores, nos termos e dentro dos limites estabelecidos na lei geral;

terão direito ao crédito da média de horas de voo realizadas pelos pilotos com as mesmas funções, afectos ao mesmo equipamento e em serviço exclusivo de voo, durante o período de tempo em que se encontrem naquela situação.

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

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### Retribuição e subsídio de férias

1 — Durante o período de férias, o piloto tem direito à remuneração a que se refere o n.º 1 da cláusula 2.<sup>a</sup>

2 — Além da remuneração mencionada no número anterior, o piloto tem direito a um subsídio de férias de montante igual ao dessa remuneração.

3 — O subsídio de férias será pago de uma só vez, antes do início do 1.º período de férias, com o vencimento do mês anterior ao do respectivo gozo.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### Subsídio de Natal

1 — O piloto tem direito, anualmente, a um subsídio de montante igual ao da remuneração a que se refere o n.º 1 da cláusula 2.<sup>a</sup>, a pagar até 15 de Dezembro.

2 — No ano da admissão, no da cessação do contrato de trabalho, bem como no da suspensão do mesmo, este subsídio será pago na proporção do tempo de trabalho prestado.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### Ajuda de custo complementar e prestação retributiva complementar

1 — Por cada dia de calendário (das 0 horas às 23 horas e 59 minutos, horas locais da base), em que seja realizado um ou mais serviços de voo ou em que esteja em curso a realização de um serviço de voo incluindo o período de estadia, o piloto tem direito, isoladamente ou em complemento da ajuda de custo que for devida nos termos da regulamentação interna da empresa, a uma ajuda de custo complementar de montantes constantes da tabela em vigor a cada momento.

2 — Sempre que um piloto com disponibilidade para o efeito não seja nomeado em escala mensal para serviços de voo que o ocupem, no mínimo, 15 dias em cada mês, o mesmo terá direito a uma prestação retributiva complementar de montante constante da tabela em vigor a cada momento, por cada dia em que não seja escalado, até ao limite de 15 dias.

3 — Para os efeitos do disposto no n.º 2, consideram-se, por equiparação, com disponibilidade os pilotos que se encontram em situação de:

- a) Baixa por motivo de acidente de trabalho ou de doença profissional;
- b) Baixa por motivo de doença, desde o 11.º dia inclusive, no ano civil, até ao limite máximo de 50 dias no ano civil;
- c) Gravidez, com indicação médica de não exercício de funções de voo;
- d) Internamento hospitalar;
- e) Assistência;
- f) Refrescamento;
- g) Formação profissional;
- h) Exame de medicina do trabalho;
- i) Exercício de funções sindicais, ou qualquer outra de representação de trabalhadores, dentro dos limites de tempo atribuídos por lei ou por decisão da empresa.

4 — Logo que o piloto exceda, em cada ano civil, o número de 50 dias fixados na alínea *b*) do número anterior, será descontado de imediato e por uma única vez, um número equivalente de dias de disponibilidade do piloto no mês seguinte.

5 — Para o limite mínimo de 15 dias fixado no n.º 2 são contados os dias ocupados pelos serviços de voo para que o piloto seja nomeado quando em situação de assistência.

6 — Ao piloto que, para além da ocupação de 15 dias, seja atribuído trabalho que não de serviço de voo será paga uma prestação, por cada dia desse trabalho, idêntica à referida no n.º 2.

7 — O oficial piloto mais antigo (antiguidade de serviço) dos qualificados para exercer funções de comando em cruzeiro no serviço de voo, em operações com reforço simples de oficial piloto, tem direito a uma ajuda de custo complementar especial de acordo com a tabela em vigor a cada momento, por cada sector de voo efectuado, com duração superior a três horas.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Contagem do tempo de voo e do tempo de trabalho

1 — *a*) Para qualquer trabalho para que o piloto seja nomeado será elaborado um relatório administrativo, do qual constará a hora de início e de fim do mesmo.

*b*) O tempo de voo (*block-time*) será determinado de acordo com o n.º 42 da cláusula 6.<sup>a</sup> e com o n.º 2 da cláusula 29.<sup>a</sup> do RUPT.

*c*) O tempo de trabalho (*duty-time*), quando relacionado com um serviço de voo ou simulador, será determinado de acordo com o n.º 39 da cláusula 6.<sup>a</sup> do RUPT.

2 — Para efeitos de créditos mensais e anuais de horas de trabalho (*duty-pay*) e de horas de voo (*block-pay*) referido no n.º 2 da cláusula 2.<sup>a</sup>, o tempo de trabalho e o tempo de voo serão contabilizados pelo somatório dos valores previstos nas seguintes alíneas:

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

Piloto com funções específicas, durante todo ou parte do serviço de voo — 100%;

Verificações, instrução e treino de simulador, na qualidade de aluno ou verificador — 100%;

Piloto sem funções específicas a bordo durante parte do serviço de voo (*extra crew*), em etapa seguida ou antecedida de etapa com funções específicas — 100%;

Piloto sem funções específicas a bordo, durante todo o serviço de voo — 50%;

do tempo de voo e do tempo de trabalho constante do relatório administrativo;

*b*) Relativamente ao tipo de serviço de voo:

Voos excepcionados ao abrigo do n.º 2 da cláusula 3.<sup>a</sup> e do n.º 8 da cláusula 41.<sup>a</sup> do RUPT (se incluídos numa rotação, a majoração aplica-se exclusivamente na parte que deu origem à excepção) — 100%;

Ferry — 100%;

Ensaio — 100%;

Cargo — 100%;

do tempo de voo e do tempo de trabalho constante do relatório administrativo;

*c*) Relativamente ao horário da operação — nocturno — 25% do tempo de voo e do tempo de trabalho realizado entre as 23 e as 6 horas do dia seguinte, hora local em que o piloto se encontra aclimatizado;

*d*) Relativamente às nomeações:

Folgas — 25%;

Férias alteradas ou interrompidas — 50%;

Feriados — 100%;

do tempo de voo e do tempo de trabalho realizados, desde que esse tempo de trabalho esteja incluído, total ou parcialmente, em dia de folga ou de férias, ou dos tempos realizado entre as 0 horas e as 23 horas e 59 minutos do dia feriado;

*e*) Relativamente ao trabalho prestado no solo:

Inspecções médicas, em junta médica regional ou medicina do trabalho — 100%;

Assistência realizada nas instalações da empresa — 50%;

Assistência realizada na residência do piloto — 25%;

Deslocação através de meios de superfície — 100%;

Seminários, refrescamentos e outras acções formativas no solo — 100%;

Deslocações às instalações da TAP, desde que expressamente ordenadas por esta com o objectivo do desempenho de actividade integrada na esfera das obrigações laborais — 100%;

do tempo de trabalho constante do relatório administrativo.

3 — As situações referidas em cada alínea do n.º 2 não são cumulativas entre si, prevalecendo as que correspondam ao maior valor apurado.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Pagamento pelo exercício de funções em terra

1 — Os pilotos que, cumulativamente com funções de voo, exerçam funções permanentes em terra ou de instrução receberão prestações específicas, nos termos e valores a definir pela empresa.

2 — A empresa deverá comunicar ao SPAC, até ao fim do mês de Janeiro de cada ano, o valor das prestações específicas a vigorar nesse ano civil.

3 — As funções referidas no n.º 1 não são consideradas para efeitos da contabilização dos créditos mensais e anuais previstos no n.º 2 da cláusula 2.<sup>a</sup>, nem são consideradas para efeitos do n.º 6 da cláusula 8.<sup>a</sup>

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Infantário

1 — A empresa garante a todos os pilotos a utilização do infantário, nas mesmas condições estabelecidas, em cada momento, para o pessoal de terra.

2 — Os pilotos do sexo feminino terão a prioridade definida para os trabalhadores de terra afectos ao regime de turnos.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Subsídio para educação especial

1 — A empresa concede aos pilotos com filhos que comprovadamente careçam de educação especial, e por cada

um, um complemento ao subsídio atribuído pela segurança social ou outro organismo oficial, nos termos estabelecidos para os restantes trabalhadores.

2 — A concessão de tal subsídio fica dependente da apresentação pelos interessados de documento da despesa feita na reeducação em cada mês, bem como do abono concedido pela segurança social ou outro organismo oficial.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Reforma e complemento de reforma

1 — A TAP e o SPAC obrigam-se a instituir um fundo de pensões fechado ou aderir a fundo ou fundos de pensões abertos, com multigestores, ou uma apólice de seguro de capitalização, nominais, até 20 dias após o início de vigência destas alterações ao presente regulamento, com efeitos retroactivos a 1 de Janeiro de 2008, destinado exclusivamente aos pilotos não abrangidos pelo disposto no n.º 4 da presente cláusula e que garantirá ao piloto o valor capitalizado na sua conta individual, após a verificação da situação de reforma por velhice ou invalidez que lhe deu origem, e de acordo com a opção do beneficiário, exercida nos termos da lei e do contrato constitutivo.

2 — O regime instituído é de contribuição definida no montante de 7,5% da remuneração de base prevista no n.º 1 da cláusula 2.<sup>a</sup> do presente regulamento e incide 14 vezes por ano.

3 — A TAP suporta 80% da contribuição definida prevista nesta cláusula e deduz os 20% remanescentes na remuneração do piloto, entregando a totalidade da contribuição definida, mensalmente, à entidade ou entidades gestoras dos fundos ou da apólice, a designar pelo SPAC.

4 — Aos pilotos admitidos até 31 de Dezembro de 2007 e que em 31 de Maio de 2007 se achavam inscritos na segurança social nessa qualidade é aplicável o regime transitório previsto no anexo n.º 2 deste regulamento.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Pré-reforma

1 — Por acordo entre a empresa e o piloto, pode este passar, a partir dos 55 anos, à situação de pré-reforma, nas condições que em cada momento estiverem definidas pela empresa.

2 — Nos casos previstos nos n.ºs 7 e 9 da cláusula 28.<sup>a</sup> do RAAA, o piloto terá direito a uma prestação de pré-reforma que lhe garanta um ganho líquido igual ao valor líquido da remuneração de base auferida na data da passagem à situação de pré-reforma.

3 — A prestação de pré-reforma será actualizada anualmente nos mesmos valores percentuais em que o for a retribuição dos pilotos no activo.

4 — A prestação de pré-reforma será paga 14 meses em cada ano, incluindo os equivalente ao subsídio de férias e ao subsídio de Natal, cujo pagamento terá lugar em Junho e Dezembro, respectivamente.

5 — Os pilotos abrangidos pelo n.º 4 da cláusula 13.<sup>a</sup> deste regulamento que se encontrem na situação de pré-reforma mantêm o direito ao prémio de jubilação, nos termos definidos no n.º 5 do anexo n.º 2 deste regulamento.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Diminuição de actividade

1 — Mediante acordo com a empresa, a actividade do piloto poderá ser reduzida em percentagem ou em períodos, que serão expressos por escrito.

2 — Esta redução, uma vez acordada, só pode ser alterada ou revogada por acordo das partes.

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

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

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### Seguros

1 — A TAP garantirá aos pilotos, afectos ao serviço de voo, ou aos beneficiários por eles indicados, enquanto se mantiverem ao serviço, um seguro destinado a cobrir os riscos de morte, invalidez e perda de licença, resultante de incapacidade permanente ou temporária, total ou parcial, reconhecida pela autoridade aeronáutica competente, consequência de doença ou acidente, inerente ou não à prestação de trabalho, bem como de riscos de guerra ou de zonas endémicas e epidémicas, de acordo com os valores correspondentes previstos na tabela constante do anexo n.º 1 do presente regulamento ou do anexo n.º 2-A no caso dos pilotos abrangidos pelo n.º 4 da cláusula 13.<sup>a</sup>

2 — Em caso de morte do piloto, ocorrida entre a passagem às situações de pré-reforma ou de reforma e o dia em que complete 65 anos de idade, será garantido aos beneficiários ou aos seus herdeiros legais um capital de acordo com os valores correspondentes previstos na tabela constante do anexo n.º 1 do presente regulamento.

3 — A TAP garantirá ainda aos pilotos um seguro de saúde de grupo cobrindo os mesmos riscos e nas mesmas condições em cada momento em vigor para os trabalhadores de terra, contemplando especialmente, quanto a coberturas e *plafonds*, os riscos inerentes à especificidade da profissão de piloto.

4 — A TAP garantirá também o seguro de saúde previsto no número anterior aos pilotos que se encontrem nas situações de pré-reforma ou de reforma até que estes atinjam os 65 anos de idade.

5 — A TAP e o SPAC poderão em qualquer momento acordar a substituição dos riscos cobertos por quaisquer outros que as circunstâncias justifiquem.

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### Entrada em vigor

Nos termos do n.º 1 da cláusula 2.<sup>a</sup> do acordo de empresa de que o presente regulamento constitui um anexo, este entra em vigor cinco dias após a sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego*, sem prejuízo do disposto no n.º 2 do anexo das tabelas salariais.

Lisboa, 21 de Maio de 2010.

Pela TAP:

*Fernando Abs da Cruz Sousa Pinto*, presidente do conselho de administração executivo.

*Manoel Fontes Torres*, vogal do conselho de administração executivo.

Pelo SPAC:

*Hélder Raio Silva*, presidente da direcção.

*Vasco Serra Pedro*, vice-presidente da direcção.

*Vitorino Simões*, vogal tesoureiro da direcção.

#### ANEXO N.º 1

Idade	Morte	Invalidez — Perda de licença
19	52	60
20	52	60
21	52	60
22	52	60
23	52	60
24	52	59
25	52	58
26	52	57
27	52	56
28	52	55
29	52	53,50
30	52	52
31	52	50,50
32	52	49
33	52	47,50
34	52	46
35	52	44,50
36	52	43
37	52	41,50
38	52	40
39	52	38,50
40	47	37
41	47	35,50
42	47	34
43	47	32,50
44	47	31
45	47	29,50
46	47	28
47	47	26,50
48	47	25
49	47	23,50
50	47	22
51	47	20,50
52	47	19
53	47	17,50
54	47	16
55	47	14,50
56	47	13
57	47	11,50
58	47	10
59	47	8,50
60	47	7
61	47	5,50
62	47	4
63	47	2,50
64	47	1

Para obter o capital a pagar ao piloto beneficiário ou aos seus herdeiros legais, os factores previstos neste anexo n.º 1 serão, conforme o caso aplicável (morte ou invalidez e perda de licença), multiplicados pelo valor da remuneração de base auferida nos termos do n.º 1 da cláusula 2.ª do presente regulamento.

#### ANEXO N.º 2

##### Regime a que se refere o n.º 4 da cláusula 13.ª do RRRGS

1 — Âmbito. — O regime transitório previsto no presente anexo aplica-se exclusivamente aos pilotos admitidos até 31 de Dezembro de 2007 e que sejam abrangidos pelo diploma legal que regulamentar o memorando de 13 de Dezembro, outorgado pelo SPAC e pelo Estado.

2 — Elegibilidade. — Têm direito ao complemento de pensão de reforma os pilotos com 10 ou mais anos de antiguidade de companhia, em caso de passagem à de reforma por velhice, e os pilotos com 3 ou mais anos situação de antiguidade de companhia, em caso de passagem à reforma por invalidez.

3 — Complemento de reforma:

3.1 — Os pilotos que, por incapacidade ou por limite de idade, tenham definitivamente cancelada a sua licença de voo pela autoridade aeronáutica competente solicitarão, no prazo de 60 dias, contados desde a data em que foi cancelada definitivamente a licença, a sua reforma, sem prejuízo do disposto na cláusula 40.ª do acordo de empresa.

3.2 — Os pilotos devem dar conhecimento da formalização deste pedido à empresa, e ainda no caso de acesso antecipado à pensão de reforma previsto nos artigos 20.º, 21.º, 22.º e 23.º do Decreto-Lei n.º 187/2007, apresentando-lhe o pedido para o posterior encaminhamento para o Centro Nacional de Pensões (CNP) ou dele lhe dando conhecimento, no caso de o piloto contactar directamente aquele Centro.

3.3 — Até à data do conhecimento por parte da empresa da apresentação do pedido de reforma, manter-se-ão as condições remuneratórias anteriores à perda de licença.

3.4 — Requerida a reforma, e enquanto não for concedida pelo CNP, a empresa adiantará o valor estimado da pensão de reforma (pensão atribuída pelo CNP acrescida do complemento de reforma), obrigando-se o piloto a reembolsar de imediato a empresa da importância retroactiva que vier a receber da segurança social.

3.5 — Atribuída a pensão de reforma, a empresa pagará em cada ano 14 prestações mensais do complemento de reforma, o qual será anualmente actualizado pelo mesmo valor percentual aplicado à tabela salarial dos pilotos no activo.

3.6 — A remuneração de base que serve de referência para cálculo do complemento de reforma é a que o piloto auferir nos termos do n.º 1 da cláusula 2.ª deste regulamento no momento do requerimento de passagem à situação de reforma.

3.7 — O complemento de pensão de reforma é calculado da seguinte forma:

3.7.1 — Na eventualidade de velhice prevista nos artigos 19.º a 23.º do Decreto-Lei n.º 187/2007, o complemento de pensão é igual à diferença entre a pensão garantida e a pensão estatutária definidas do seguinte modo:

Pensão garantida:  $(RB \times n \times 3,2\%) + (RB \times n' \times 3,2\%)$ , com o mínimo de 40% e o máximo de 80% da  $RB$ , em que:

$RB$  = remuneração de base prevista no n.º 1 da cláusula 2.ª do presente regulamento;

$n$  = número de anos completos de antiguidade na empresa, arredondado para a unidade seguinte quando o nú-

mero de meses que acresce a anos completos excede o n.º 6, com o máximo de 20;

$n'$  = número de anos completos de serviço após a formação da pensão completa, arredondado para a unidade seguinte quando o número de meses que acresce a anos completos excede o n.º 6, tendo em conta a majoração decorrente da aquisição do tempo de serviço aplicável;

**Pensão estatutária:** valor da pensão garantida pela segurança social antes da aplicação de quaisquer penalizações ou do factor de sustentabilidade, acrescido de quaisquer valores decorrentes da prestação de serviço público (v. g., pensão militar).

3.7.2 — Na eventualidade de invalidez prevista nos artigos 13.º a 15.º do Decreto-Lei n.º 187/2007, o complemento de pensão é igual à diferença entre a pensão garantida e a pensão estatutária, definidas do seguinte modo:

Pensão garantida:  $(RB \times n \times 3,2\%) + (RB \times n' \times 1,33\%)$ , com o mínimo de 40% e o máximo de 80% da  $RB$ , em que:

$RB$  = remuneração prevista no n.º 1 da cláusula 2.ª do presente regulamento;

$n$  = número de anos completos de antiguidade na empresa, com o máximo de 20;

$n'$  = número de anos completos de antiguidade na empresa acima de 20;

**Pensão estatutária:** idêntico ao número anterior (3.7.1), com exclusão das penalizações não aplicáveis neste caso.

#### 4 — Aquisição do tempo de serviço:

4.1 — A TAP financiará, nos termos do decreto-lei que vier a regulamentar o memorando de 13 de Dezembro, outorgado pelo SPAC e pelo Estado, de acordo com a opção do piloto, caso ela seja prevista, a totalidade do custo, passado e futuro, da majoração de 25% do tempo de prestação de serviço à TAP.

4.2 — Este financiamento será efectuado desde que se mostre assegurada a atribuição pelo Estado da majoração complementar de 15% do tempo de serviço, nos termos do memorando, ou financiada pelo piloto, na parte de 5% não suportada pelo Estado, a partir da data do início de vigência do sobredito decreto-lei.

4.3 — Neste último caso, a empresa dispensará a aquisição de 5% da majoração não financiada pelo Estado, desde que o piloto demonstre que a sua aquisição não determina qualquer redução de encargos da empresa decorrentes da aplicação deste anexo.

4.4 — A TAP procederá ainda, mediante requerimento do piloto e por conta deste, à aquisição do tempo de serviço anterior à admissão na empresa procedendo à compensação do valor despendido, através da sua dedução até à concorrência do valor, devidamente actualizado pelas taxas utilizadas pela segurança social até ao momento da compensação, nos valores de férias, subsídio de férias e de Natal, e respectiva partes proporcionais, a que o piloto tenha direito à data da cessação da prestação de serviço, e se insuficiente subsequentemente no valor do prémio de jubilação ou da indemnização do seguro por invalidez, conforme o caso aplicável, e finalmente, se necessário, no complemento de reforma, até ao máximo mensal de 5% do valor total da pensão garantida.

5 — Prémio de jubilação. — Os pilotos ao serviço da empresa abrangidos pelo presente anexo têm direito a um prémio de jubilação regulado nos termos que seguem:

5.1 — A empresa garantirá a cada piloto um prémio de jubilação, financiado entre outras fontes pelos capitais acumulados, na capitalização colectiva para o efeito já constituída pela TAP em nome dos pilotos ou, em caso de acordo das partes, por um fundo de pensões a constituir para o efeito. Até ao final do mês de Janeiro de cada ano, a TAP ou a entidade gestora do fundo de pensões ou a companhia seguradora, conforme aplicável, enviará ao SPAC informação detalhada sobre os capitais acumulados na capitalização colectiva e a percentagem de cobertura das responsabilidades decorrentes da aplicação da grelha constante do anexo n.º 2-B. A TAP e o SPAC poderão, em qualquer momento, acordar na substituição dos factores subjacentes ao cálculo do prémio de jubilação ou em conjunto com a seguradora do modelo de capitalização, sempre que as circunstâncias o justifiquem.

5.2 — O direito ao prémio de jubilação vence-se na data de passagem à reforma por velhice e será pago, independentemente do valor já capitalizado na apólice em vigor, no mês subsequente ao do acesso à situação de reforma reconhecida pelo CNP. O valor do prémio é equivalente a 16 meses de  $RB$ , definida no n.º 3.7 deste anexo, em caso de reforma à data, resultante da aplicação da majoração individual do tempo de serviço do piloto, da formação da pensão completa; este valor é acrescido, cumulativamente, de seis meses de  $RB$  no final do 1.º ano de serviço em regime de bonificação prevista na lei, de cinco meses de  $RB$  no final do 2.º ano, de quatro meses de  $RB$  no final do 3.º ano, de três meses de  $RB$  no final do 4.º ano e de dois meses de  $RB$  no final do 5.º ano no regime de bonificação anteriormente referido.

5.3 — Logo que a pensão estatutária por velhice ultrapasse o valor da pensão garantida, o piloto tem o direito, mas não a obrigação, de antecipar, por uma só vez, o recebimento parcial do prémio de jubilação já vencido nos termos do número anterior, cessando a partir daí quaisquer obrigações da empresa em matéria de cobertura dos riscos de invalidez e de perda de licença, sem prejuízo do recebimento do valor remanescente à data da passagem efectiva à reforma.

6 — Redução ou exclusão de benefícios. — Em caso de passagem à reforma por velhice em regime de penalizações nos termos do artigo 36.º do Decreto-Lei n.º 187/2007, o piloto não só perde o direito ao prémio de jubilação como se obriga a restituir o valor suportado pela empresa com a aquisição do tempo de serviço, podendo a empresa proceder à compensação automática no valor do complemento de reforma a que o piloto tenha direito. Em caso de exercício de funções profissionais de piloto noutras companhias, em Portugal ou no estrangeiro, após a passagem à reforma, o piloto perde o direito a qualquer complemento de reforma suportado pela empresa e obriga-se a restituir metade do valor suportado pela empresa com a aquisição do tempo de serviço.

7 — Outras disposições. — Aplicado o presente regime, são revogadas todas as disposições e protocolos anteriores sobre as matérias reguladas no presente anexo, sem prejuízo dos direitos subjectivos já constituídos ao abrigo das disposições revogadas.

Qualquer alteração posterior da legislação que regula esta matéria não determina quaisquer responsabilidades adicionais, não sendo a empresa obrigada a suportar encargos superiores aos que decorreriam da manutenção do actual quadro legal enquanto a empresa e o Sindicato não acordarem na sua revisão.

8 — Regime em caso de inaptidão técnica:

8.1 — Em caso de extinção de equipamento e de inadaptação técnica ao novo equipamento que o substitui, o piloto será colocado em situação de pré-reforma até atingir os 65 anos ou adquirir direito a uma pensão estatutária, definida no n.º 3.7 deste anexo, equivalente a 80% da *RB* igualmente definida no n.º 3.7, auferida à data da inaptidão, sendo-lhe assegurada pela empresa uma prestação de pré-reforma que lhe garanta um ganho anual líquido igual ao valor líquido da referida *RB* auferida na data da passagem à situação de pré-reforma.

8.2 — Nas outras situações de inadaptação, de incapacidade ou de obsolescência técnicas, se o piloto tiver mais de 60 anos, será colocado em regime de pré-reforma até atingir uma pensão estatutária, definida no n.º 3.7 deste anexo, equivalente a 80% de *RB*, também definida no mesmo n.º 3.7, ou, em alternativa e com o acordo do piloto, a TAP atribuir-lhe-á funções em terra compatíveis com o seu estatuto, até atingir uma pensão estatutária equivalente a 80% da *RB* auferida à data da verificação da inaptidão. Nestas eventualidades, será atribuída ao piloto uma prestação pecuniária que lhe garanta um ganho líquido anual igual ou superior ao valor líquido da referida *RB* na data da passagem à nova situação.

9 — Regimes especiais:

9.1 — O presente anexo é aplicado com os ajustamentos dos n.ºs 9.2 a 9.4 nas seguintes situações:

a) Pilotos abrangidos pelo regime geral da segurança social em acumulação com pensões de aposentação, reforma e invalidez de outros regimes de protecção social de enquadramento obrigatório;

b) Pilotos cuja idade de início da carreira contributiva como piloto seja superior a 29 anos;

c) Pilotos que exerçam a actividade em acumulação com pensões de aposentação, reforma ou sobrevivência, nos termos do Decreto-Lei n.º 361/98 (regime unificado).

9.2 — Não há lugar à aquisição do tempo de serviço prevista no n.º 4 do presente anexo quando não seja aplicável [alínea c) do número anterior] ou quando dela não resulte nenhuma antecipação da formação da pensão completa, mas são presumidos, para determinação do momento da formação da pensão completa, o início da carreira contributiva aos 28 anos e uma majoração global do tempo de serviço, contado a partir dessa idade, de 35%.

9.3 — Os anos de serviço subsequentes à idade da formação da pensão completa, resultante do disposto no número anterior, assimilam-se aos anos de serviço em regime de bonificação prevista na lei, para efeitos dos acréscimos cumulativos do prémio de jubilação previstos no n.º 5.2 e, exclusivamente para os pilotos abrangidos pelas alíneas a) e b) do n.º 9.1, para efeitos do cálculo do valor do complemento da pensão, previsto no n.º 3.7.1 deste anexo.

9.4 — Aos pilotos abrangidos pela alínea c) do n.º 9.1 não é aplicável o disposto no n.º 3.7.2, mas é assegurada, em caso de incapacidade permanente para a profissão

ocorrida até aos 50 anos, reconhecida pela autoridade aeronáutica competente, a indemnização por invalidez e perda de licença prevista no anexo n.º 2-A; no caso de essa incapacidade ocorrer entre os 50 e os 60 anos, o piloto pode optar pelo complemento previsto no n.º 3.7.1 ou pela indemnização prevista no anexo n.º 2-A; ocorrendo a incapacidade após os 60 anos, o piloto terá ainda direito ao prémio de jubilação com o limite de 16 meses.

Aos mesmos pilotos, a partir do momento em que façam 60 anos de idade, é assegurado um complemento de pensão de reforma conforme previsto no n.º 3.7.1.

#### ANEXO N.º 2-A

Idade	Morte	Invalidez — Perda de licença
19	52	39
20	52	39
21	52	39
22	52	39
23	52	39
24	52	39
25	52	39
26	52	39
27	52	39
28	52	39
29	52	39
30	52	39
31	52	39
32	52	39
33	52	39
34	52	39
35	52	39
36	52	39
37	52	39
38	52	39
39	52	39
40	47	39
41	47	29
42	47	29
43	47	29
44	47	29
45	47	29
46	47	27
47	47	25
48	47	23
49	47	21
50	47	19
51	47	17
52	47	15
53	47	13
54	47	11
55	47	9
56	47	7
57	47	5
58	47	3
59	47	1
60	47	0
61	47	0
62	47	0
63	47	0
64	47	0

Para obter o capital a pagar ao piloto beneficiário ou aos seus herdeiros legais, os factores previstos neste anexo n.º 2-A serão, conforme o caso aplicável, morte ou invalidez e perda de licença, multiplicados pelo valor da remuneração de base auferida nos termos do n.º 1 da cláusula 2.ª do presente regulamento. Nos três primeiros anos de serviço o factor aplicável em qualquer idade é 60.

## ANEXO N.º 2-B

Idade	Grelha de capitalização
19	0
20	0
21	0
22	0
23	0
24	0
25	0,25
26	0,5
27	0,75
28	1
29	1,25
30	1,5
31	1,75
32	2
33	2,25
34	2,5
35	3
36	3,5
37	4
38	4,5
39	5
40	5,5
41	6
42	6,5
43	7
44	7,5
45	8
46	8,75
47	9,5
48	10,25
49	11
50	11,75
51	12,5
52	13,25
53	14
54	15
55	16
56	17
57	18
58	19
59	20
60	21
61	22,5
62	24
63	25,5
64	27

Para obter o valor a capitalizar em função da idade do piloto, os factores previstos neste anexo n.º 2-B serão multiplicados pelo valor da remuneração de base auferida nos termos do n.º 1 da cláusula 2.ª do presente regulamento.

## Tabelas salariais

## 1 — Tabelas salariais:

## Anexo I

## Remunerações fixas

	(Em euros)		
	Categoria	Senioridade (1,5% do VB)	Exercício (2% do VB)
CTE	6 250	93,75	125
OP 3 (*)	4 650	69,75	93
OP 2 (**)	4 000	60	80
OP 1 (***)	3 400	51	68
CTE TH			93

(Em euros)

	Categoria	Senioridade (1,5% do VB)	Exercício (2% do VB)
OP TH			48
Outras			43,50

(\*) Com antiguidade de serviço igual ou superior a quatro anos.

(\*\*) Com antiguidade de serviço igual ou superior a dois e inferior a quatro anos.

(\*\*\*) Com antiguidade de serviço inferior a dois anos.

A nova remuneração aplica-se no 1.º dia do mês subsequente à conclusão dos anos de serviço exigidos para transição de nível salarial.

## Anexo II

## Remunerações variáveis

(Em euros)

	2010	2011

## Subsídio complementar de refeições em serviço (subsídio de aterragem)

CTE WB	72	72
CTE NB	22,50	22,50
OP WB	57,50	57,50
OP NB	18	18

## Ajuda de custo complementar (per diem)

CTE	70	75
OP 3/2/1	50	55

## Retribuição especial

CTE	70	70
OP 3/2/1	53	53

## Anexo III

## Vencimento horário

(Em euros)

	Block (2,4% do VB)	Duty (2,2% do VB)
CTE	150	137,50
OP 3	111,60	102,30
OP 2	96	88
OP 1	(*) 96	(*) 88

(\*) Valores variáveis (VH) do O/P 1 indexados ao VB do O/P 2.

## Anexo IV

## Ajuda de custo complementar especial

OP — € 100.

2 — Efeitos temporais dos valores constantes das tabelas referidas no n.º 1:

a) As diversas rubricas salariais em vigor anteriormente ao início de vigência deste regulamento são actualizadas em 1,8%, com efeitos a partir de 1 de Março de 2010, com excepção da retribuição especial;

b) Os valores constantes das tabelas salariais referidas no n.º 1, relativos a remunerações fixas, e que excedam

a actualização prevista na alínea anterior (anexos I e III) são devidos a partir do dia 1 do mês de celebração do acordo.

c) Os valores constantes da tabela salarial referida no n.º 1, relativos a remunerações variáveis (anexo II) são devidos a partir do dia 1 do mês subsequente à celebração do acordo.

#### Regulamento de bases operacionais (RBO)

##### Cláusula 1.<sup>a</sup>

###### Objecto

O presente regulamento tem por objecto o regime da colocação dos pilotos da TAP em base operacional e constitui o anexo previsto na cláusula 48.<sup>a</sup>, n.º 2, alínea d), do AE, fazendo parte integrante desse acordo.

##### Cláusula 2.<sup>a</sup>

###### Definições

Para efeitos deste regulamento, considera-se:

- a) Ano — período de 12 meses consecutivos;
- b) Base — local onde a TAP tem a sua sede ou outro, no território nacional, que seja definido como base pela TAP e que conste do contrato de trabalho de piloto;
- c) Base operacional — local, no território nacional, diferente do local da sede, onde a TAP coloca por tempo indeterminado, unicamente nos termos deste regulamento, e ou em regime de destacamento, pilotos para o exercício de funções determinadas em equipamentos determinados e afectos à mesma;
- d) Destacamento — situação em que o piloto, com o seu acordo, se encontra temporariamente estacionado fora da base ou da base operacional onde se encontra colocado, por período de tempo superior ao máximo da rotação referente a esse local.

##### Cláusula 3.<sup>a</sup>

###### Objectivos

A criação e ou manutenção de uma base operacional tem como objectivo principal a optimização dos recursos humanos e materiais da TAP.

##### Cláusula 4.<sup>a</sup>

###### Serviços de voo atribuídos

A TAP atribuirá a cada base operacional os serviços de voo que em cada momento permitam atingir os objectivos mencionados na cláusula n.º 3.

##### Cláusula 5.<sup>a</sup>

###### Coordenador da base operacional

1 — Será nomeado um coordenador da base operacional que responderá directamente perante o piloto chefe da TAP e tecnicamente às frotas ou serviços, devendo esta função ser desempenhada por um comandante da base operacional.

2 — Na ausência ou inexistência temporária de um coordenador da base operacional, esta função será desem-

penhada directamente pelo piloto chefe da TAP, que deverá proceder à nomeação de um novo coordenador.

##### Cláusula 6.<sup>a</sup>

###### Quadro de pilotos da base operacional

1 — A TAP, tendo em conta o número de voos, assistências, férias, folgas, instrução e qualquer outra actividade previsivelmente atribuível aos pilotos, definirá, em plano publicado anualmente até 30 de Novembro, cuja cópia deverá ser enviada ao SPAC e objecto de comunicação interna ao PNT, o quadro de pilotos necessário no ano seguinte para cada base operacional, devendo os pilotos interessados manifestar, por escrito, as suas opções no prazo de 30 dias após a publicação do plano.

2 — O plano referido no n.º 1 supra, para além de conter o quadro de pilotos necessário para a base operacional, deverá ainda especificar o equipamento afecto à base operacional e função dos pilotos a colocar e as datas previstas de colocação, de forma a garantir a manutenção ou consecução do equilíbrio desejado entre o número de comandantes e oficiais pilotos nela colocados.

3 — Para efeitos da criação de uma base operacional, a TAP deve publicar antecipadamente o respectivo plano, o qual deverá conter o quadro inicial de vagas disponíveis por função e equipamento assim como as datas previstas de colocação.

4 — Os pilotos interessados manifestarão, por escrito, as suas opções até ao final do mês seguinte à publicação do plano referido no número anterior.

5 — A TAP poderá adiar ou cancelar a criação da base operacional se, por via dos regimes de colocação previstos neste regulamento, não for possível garantir um preenchimento de vagas que permita um número de tripulações equilibrado para a operação prevista.

##### Cláusula 7.<sup>a</sup>

###### Redução do quadro da base operacional

A decisão da redução do número de vagas do quadro de pilotos deve ser fundamentada e demonstrada previamente ao SPAC.

##### Cláusula 8.<sup>a</sup>

###### Preenchimento de vagas e colocação em bases operacionais

1 — A colocação de pilotos numa base operacional pressupõe a existência de vaga, de acordo com o plano publicado, para a função e equipamento a que o piloto pertence, processando-se de acordo com o regime de voluntariado ou regime de obrigatoriedade, nos termos previstos nas cláusulas seguintes.

2 — As colocações numa base operacional são feitas prioritariamente em regime de voluntariado só sendo utilizado o regime de obrigatoriedade se não se verificar o preenchimento completo do quadro naquele regime.

3 — O preenchimento por voluntariado das vagas existentes, quando contribua para se atingir o desejável equilíbrio entre o número de comandantes e oficiais pilotos, será efectuado num prazo máximo de dois meses após a data definida no plano a que alude o n.º 2 da cláusula 6.<sup>a</sup>

4 — Quando, por via do plano, houver aumento do número de vagas na base operacional, a TAP poderá optar por calendarizar de forma faseada as transferências, de modo a garantir o respeito do princípio de equilíbrio constante da parte final da cláusula 6.<sup>a</sup>, n.º 2, dando desse facto conhecimento aos pilotos interessados.

5 — A data de colocação na base operacional é a data do 1.º voo efectuado na base operacional.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Preenchimento de vagas e colocação em regime de voluntariado

1 — Terão prioridade na colocação na base operacional os pilotos que tenham sido transferidos ou nomeados para transferência dessa base operacional para a sede da empresa por nomeação da TAP em regime de obrigatoriedade em consequência do plano imediatamente anterior.

2 — A colocação na base operacional é feita por ordem de antiguidade de serviço decrescente, isto é, do mais antigo para o mais moderno, e implica a assinatura pelo piloto de declaração de voluntariado, conforme minuta de modelo acordado entre a TAP e o SPAC.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Preenchimento de vagas e colocação em regime de obrigatoriedade

1 — A colocação na base operacional é feita partindo do mais moderno do curso de entrada na empresa para o mais antigo até ao preenchimento das vagas existentes.

2 — O regime previsto no número anterior só é aplicável a oficiais pilotos e somente no momento da sua admissão como pilotos da TAP (ainda que provenientes de outros quadros da empresa), implicando a nomeação daqueles para base operacional em regime de obrigatoriedade conforme minuta de modelo acordado entre a TAP e o SPAC.

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Regime de destacamento

1 — A empresa poderá proceder à colocação temporária de pilotos em regime de destacamento, numa base operacional onde existam pilotos colocados noutros regimes, nos termos e condições seguintes:

a) Necessidade de reforço temporário, por período nunca superior a seis meses, do número de tripulações afectas à base operacional. Nesta situação, o contrato de destacamento não será renovado para além do final do período considerado;

b) Preenchimento temporário de vagas caso não existam pilotos voluntários ou passíveis de colocação em regime de obrigatoriedade, não podendo neste caso o destacamento prolongar-se para além do final do mês de Dezembro subsequente, podendo no entanto ser renovado caso subsista a impossibilidade de preenchimento das vagas disponíveis;

c) Substituição de piloto colocado na base operacional em situação de incapacidade temporária neste, terminando automaticamente o contrato de destacamento quando se efectivar o regresso à actividade do piloto substituído;

d) Substituição de piloto colocado na base operacional em situação de formação deste, por promoção ou progressão técnica, terminando automaticamente o contrato de destacamento no fim do mês seguinte à largada do piloto substituído, ou do regresso deste à base operacional.

2 — A colocação em regime de destacamento poderá iniciar-se em qualquer altura, terminando na data prevista no contrato de destacamento e de acordo com cada uma das diferentes situações que deram origem ao destacamento.

3 — O destacamento numa base operacional só poderá ser utilizado após terem sido colocados, de acordo com as vagas do plano em vigor, todos os pilotos em regime de voluntariado para o equipamento e função considerados.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Processamento em caso de permanência de vagas

Se, após a publicação do plano, e por via dos anteriores regimes, não for possível preencher todas as vagas existentes para a base operacional, observar-se-á o seguinte:

a) As vagas manter-se-ão disponíveis até à publicação do plano subsequente, sendo dado conhecimento desta situação a todos os pilotos;

b) No período que medeia até ao plano subsequente, o preenchimento das vagas em regime de voluntariado ou, temporariamente, em regime de destacamento, será feito à medida que surjam interessados e desde que a sua colocação permita garantir a manutenção ou consecução do equilíbrio desejado entre o número de comandantes e oficiais pilotos colocados na base operacional, sendo as pretensões hierarquizadas e aceites pela data de entrada até completo preenchimento das vagas disponíveis;

c) Caso haja várias pretensões entregues no mesmo dia as mesmas serão hierarquizadas entre elas por antiguidade de serviço decrescente dos pilotos considerados sendo dada prioridade aos pilotos disponíveis para regime de voluntariado;

d) No período que medeia até ao plano subsequente, o preenchimento das vagas por obrigatoriedade será feito na medida em que surjam oficiais pilotos na situação prevista no n.º 2 da cláusula 10.<sup>a</sup>;

e) Caso existam pilotos que, por via do disposto na parte final do n.º 2 da cláusula 6.<sup>a</sup>, não tenham sido colocados na base operacional apesar de existirem vagas disponíveis de acordo com o plano, ficarão os mesmos a aguardar colocação para o equipamento/função respectivo em lista de espera, sendo esta ordenada de acordo com a data na qual teriam sido normalmente colocados, não podendo essa lista conter um número de elementos superior às vagas não preenchidas do plano em vigor;

f) Sem prejuízo do disposto no n.º 1 da cláusula 9.<sup>a</sup>, da lista de espera referida na alínea anterior resultarão todas as colocações posteriormente efectuadas para esse equipamento/função, até que sejam colocados todos os pilotos nela contemplados.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Cessação da colocação em base operacional

1 — A cessação da colocação de um piloto numa base operacional efectua-se de acordo com o regime de vo-

luntariado ou obrigatoriedade, nos termos previstos nas cláusulas seguintes.

2 — A cessação de colocação numa base operacional é feita prioritariamente em regime de voluntariado, só sendo utilizado o regime de obrigatoriedade quando se verificar não existirem pilotos voluntários.

3 — No caso de existirem pilotos colocados na base operacional em regime de destacamento, a cessação da colocação incidirá primeiro sobre estes e só depois será utilizado o regime de voluntariado ou obrigatoriedade.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Cessação da colocação em regime de voluntariado

1 — O piloto de uma base operacional que pretender colocação na sede da empresa, ou em base operacional diferente daquela em que se encontra colocado, poderá em qualquer momento manifestar essa vontade por escrito em impresso próprio, conforme minuta de modelo acordado entre a TAP e o SPAC.

2 — A colocação do piloto na sede da empresa, ou nova base operacional, será efectuada logo que seja possível a sua substituição por um piloto colocado em regime de voluntariado ou obrigatoriedade.

3 — A condição prevista no n.º 2 supra pode ser dispensada:

a) Por iniciativa da empresa;

b) A pedido do piloto nesse sentido, devidamente fundamentado, cabendo a decisão final ao piloto chefe depois de ouvidos o coordenador da base operacional e o SPAC, e obtida a anuência dos pilotos eventualmente prejudicados.

4 — Havendo vários interessados, a colocação na sede da empresa, ou nova base operacional, será efectuada por ordem decrescente de antiguidade de serviço, isto é, do mais antigo para o mais moderno, considerando-se na data do 1.º voo executado na sede da empresa ou nova base operacional.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Cessação da colocação em regime de obrigatoriedade

A colocação operacional do piloto cessa obrigatoriamente quando:

a) De acordo com o plano, haja diminuição dos quadros da base operacional, sendo a empresa obrigada a definir a data de colocação na sede da empresa.

O tempo mínimo de aviso ao piloto para a colocação na sede da empresa é, neste caso, de um ano e um dia, contados a partir da tomada de conhecimento pelo piloto da decisão da empresa, através de comunicação escrita do piloto chefe, conforme minuta de modelo acordado entre a TAP e o SPAC.

O tempo mínimo de aviso poderá ser reduzido se para tal existir acordo escrito, firmado entre a TAP e o piloto em data posterior à da tomada de conhecimento da decisão pelo piloto.

A nomeação e subsequente colocação na sede da empresa serão feitas por ordem crescente de antiguidade de serviço, isto é, do mais moderno para o mais antigo, de

entre os pilotos que tenham sido colocados na base operacional desde a publicação do plano imediatamente anterior. Quando não existam pilotos nestas condições, serão considerados os restantes pilotos da base operacional, sendo a colocação na sede da empresa feita igualmente por ordem crescente de antiguidade de serviço;

b) O piloto optar pela promoção para diferente função daquela que desempenha na base operacional. A colocação na sede da empresa é feita à data da promoção;

c) O piloto optar por progressão técnica. A colocação na sede da empresa é feita à data da largada no novo equipamento;

d) O piloto for sujeito a reconversão técnica, ou optar pela transição para equipamento inexistente na base operacional. A colocação na sede da empresa é feita à data da largada no novo equipamento.

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### Cessação da colocação em destacamento

A colocação em destacamento numa base operacional terminará obrigatoriamente se à data da renovação do contrato de destacamento, nos termos da cláusula 11.<sup>a</sup>, n.º 1, alínea b), houver pilotos na sede da empresa ou em outra base operacional propostos em regime de voluntariado para a vaga respectiva ou quando o piloto, ou a empresa, optar por não renovar o mesmo.

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### Encargos com a colocação na sede da empresa

1 — A TAP assumirá os encargos de deslocação do piloto apenas no caso da colocação na sede da empresa ser feita por força do estabelecido na cláusula 15.<sup>a</sup>, alínea a), sendo pago nesse caso um subsídio de deslocação, sem prejuízo da aplicabilidade do estabelecido no n.º 4 da cláusula 20.<sup>a</sup>, destinado a fazer face aos encargos directamente relacionados com a mudança de residência, desde que devidamente comprovados, até um montante máximo de € 5000.

2 — A acrescer à quantia referida no n.º 1 supra, será ainda pago ao piloto um valor até um máximo de € 50 000 destinado a fazer face às despesas iniciais de reinstalação em Lisboa, o qual terá em consideração os anos de permanência na base operacional, contados desde a data da última colocação nessa base até à colocação na sede da empresa, e será calculado nos termos seguintes:

a) Pilotos com tempo de permanência igual ou inferior a cinco anos completos na base operacional — 20% de remuneração de base mensal por cada ano de permanência;

b) Pilotos com mais de 5 e até 10 anos completos de permanência na base operacional — 25% de remuneração de base mensal por cada ano de permanência;

c) Pilotos com 10 ou mais anos completos de permanência na base operacional — 35% de remuneração de base mensal por cada ano de permanência.

3 — O pagamento será sempre efectuada no final do mês subsequente ao mês da publicação do plano seguinte àquele que originou o regresso por obrigatoriedade ou no final do mês em que se dê o regresso efectivo à sede da

empresa, aquele que se verificar mais tarde, sendo processado com o respectivo vencimento do piloto.

4 — Caso o piloto regresse à base operacional em regime de voluntariado por via do plano subsequente ao plano que originou a transferência para a sede da empresa, o piloto, ao invés da quantia referida no n.º 2 supra, receberá em cada mês de permanência na sede da empresa,  $\frac{1}{12}$  do montante calculado nos termos do n.º 2 supra, até que o mesmo seja completamente esgotado. No entanto, se o piloto regressar à base operacional de onde proveio antes de esgotado o montante supramencionado, perderá o direito aos duodécimos remanescentes.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, o processamento dos duodécimos será efectuado nos mesmos termos que os subsídios de férias e de Natal.

6 — Para efeitos desta cláusula, a contagem do tempo de permanência tem início no 1.º dia do mês em que se verificar a efectiva colocação do piloto na base operacional, ou na sede da empresa após regresso daquela.

#### Cláusula 18.ª

##### Deslocações em serviço

1 — As deslocações em serviço, independentemente do meio de transporte utilizado, são marcadas pela empresa, sendo garantido pela mesma o transporte, o alojamento e as ajudas de custo.

2 — Constituem deslocações em serviço, para efeitos do disposto neste regulamento:

a) Verificações, refrescamentos, treino ou cursos de salvamento, cursos de formação, medicina do trabalho e inspecções médicas a que os pilotos estejam obrigados pela empresa ou pelo INAC;

b) As ordenadas pela empresa;

c) Reuniões, seminários ou outras actividades que sejam atribuídas pela empresa aos pilotos;

d) Curso de promoção, progressão técnica, transição ou reconversão técnica a que os pilotos tenham acesso ou sejam nomeados, até à data de promoção ou largada no novo equipamento.

3 — Quando o piloto tiver necessidade de se deslocar à sede da empresa por motivos profissionais que não por nomeação expressa da TAP, deverá dar conhecimento dessa necessidade ao coordenador da base operacional, devendo este providenciar o respectivo transporte a expensas da empresa caso, no seu entender, o motivo o justifique.

#### Cláusula 19.ª

##### Utilização dos pilotos

1 — A utilização dos pilotos em colocação em base operacional é feita no rigoroso cumprimento do acordo de empresa bem como dos regulamentos e demais legislação em vigor.

2 — A TAP observará um princípio de equidade na distribuição do trabalho entre os elementos da mesma função e equipamento colocados na base operacional.

#### Cláusula 20.ª

##### Férias, folgas, serviços de voo e respectivas trocas

1 — As trocas de serviços de voo e de folgas, dentro do enquadramento regulamentar, carecem de autorização e execução através do sistema de planeamento e escalas.

2 — As férias dos pilotos colocados numa base operacional serão consideradas dentro dos quantitativos mensais definidos pela empresa, atendendo ao número de pilotos por função e equipamento na base operacional, e serão atribuídas pela empresa de acordo com a legislação e regulamentação em vigor.

3 — As trocas de férias são aprovadas na sede da empresa e apenas serão possíveis entre elementos da mesma base operacional.

4 — Após a transferência para a base operacional, ou da base operacional para a sede da empresa, e após o voo de largada na nova função ou equipamento, o piloto gozará cinco dias de folga consecutivos. Nesse período, se assim o requerer, terá igualmente direito a alojamento caso a colocação na sede da empresa, ou na base operacional, tenha sido feita em regime de obrigatoriedade.

#### Cláusula 21.ª

##### Disposições transitórias

As disposições seguintes são aplicáveis a comandantes e oficiais pilotos a prestar serviço na base do Porto à data da entrada em vigor do presente regulamento:

a) Os comandantes considerados serão, para efeitos do disposto na cláusula 15.ª, alínea a), ordenados entre si pela data da primeira colocação e, enquanto se mantiverem na mesma função e equipamento, serão considerados como sendo mais antigos que qualquer outro piloto colocado na base operacional do Porto após a entrada em vigor deste regulamento.

Entende-se como data da primeira colocação o 1.º dia do mês em que teve início a actividade de voo do piloto na base do Porto, independentemente da função técnica em que tal se tenha verificado.

Para efeitos do previsto na cláusula 17.ª, a data de referência para cálculo dos anos de permanência na base operacional será a da primeira colocação na base do Porto, nos termos acima definidos.

Caso optem por progressão técnica, transição, ou sejam sujeitos a reconversão técnica que obrigue a cessação de colocação na base operacional, deixarão de estar abrangidos por esta cláusula a partir da data de colocação na sede da empresa;

b) Os oficiais pilotos considerados, sendo voluntários, permanecerão na base operacional do Porto aquando da entrada em vigor deste regulamento, ocupando as vagas definidas pelo plano inicial, e serão ordenados entre si pela antiguidade de serviço.

Enquanto permanecerem na mesma função e equipamento, serão para efeitos do disposto na cláusula 15.ª, alínea a), considerados como sendo mais antigos que qualquer outro oficial piloto colocado na base operacional do Porto após a entrada em vigor deste regulamento.

Caso optem por promoção, progressão técnica, transição, ou sejam sujeitos a reconversão técnica que origine cessação de colocação na base operacional, deixarão de

estar abrangidos por esta cláusula a partir da data da colocação na sede da empresa.

c) A TAP publicará o plano inicial para a base operacional do Porto à data da celebração do presente regulamento, não podendo o mesmo definir um número de vagas na função e equipamento inferior ao número dos pilotos a prestar serviço nessa data na base do Porto.

Lisboa, 21 de Maio de 2010.

Pela TAP:

*Fernando Abs da Cruz Sousa Pinto*, presidente do conselho de administração executivo.

*Manoel Fontes Torres*, vogal do conselho de administração executivo.

Pelo SPAC:

*Hélder Raio Silva*, presidente da direcção.

*Vasco Serra Pedro*, vice-presidente da direcção.

*Vitorino Simões*, vogal tesoureiro da direcção.

Depositado em 14 de Junho de 2010, a fl. 83 do livro n.º 11, com o n.º 134/2010, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de Fevereiro.

**Contrato colectivo entre a ANCIPA — Associação Nacional de Comerciantes e Industriais de Produtos Alimentares (indústria de hortofrutícolas) e a FESAHT—Federação dos Sindicatos da Agricultura, Alimentação, Bebidas, Hotelaria e Turismo de Portugal e outros — Rectificação.**

Por ter sido publicado com inexactidão no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 18, de 15 de Maio de 2010, o contrato colectivo em epígrafe, a seguir se procede à sua rectificação.

Assim, na p. 1822, onde se lê:

«Cláusula 65.<sup>a</sup>

**Direitos dos trabalhadores nas deslocações**

1 — Sempre que deslocado em serviço e na falta de viatura fornecida pela entidade patronal, o trabalhador terá direito ao pagamento de:

- a) .....
- b) Alimentação e alojamento no valor de:  
Pequeno-almoço — € 3,75;  
.....
- c) .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....
- 7 — .....
- 8 — .....

deve ler-se:

«Cláusula 65.<sup>a</sup>

**Direitos dos trabalhadores nas deslocações**

1 — Sempre que deslocado em serviço e na falta de viatura fornecida pela entidade patronal, o trabalhador terá direito ao pagamento de:

- a) .....
- b) Alimentação e alojamento no valor de:  
Pequeno-almoço — € 3,10;  
.....
- c) .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....
- 7 — .....
- 8 — .....

**Contrato colectivo entre a ANCIPA — Associação Nacional de Comerciantes e Industriais de Produtos Alimentares e a FESAHT — Federação dos Sindicatos da Agricultura, Alimentação, Bebidas, Hotelaria e Turismo de Portugal e outra (indústria de batata frita, aperitivos e similares) — Rectificação.**

Por ter sido publicado com inexactidão no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 17, de 8 de Maio de 2010, o contrato colectivo em epígrafe, a seguir se procede à sua rectificação.

Assim, na p. 1551, onde se lê:

«Cláusula 64.<sup>a</sup>

**Direitos dos trabalhadores nas deslocações**

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — Os trabalhadores têm direito, durante o período de deslocação, ao pagamento das seguintes despesas:  
a) .....
- b) Pequeno-almoço — € 2,80;
- c) Almoço ou jantar — € 12,10.  
.....
- 6 — .....
- 7 — .....
- 8 — .....
- 9 — .....