

## PRIVADO

## REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO

## CONVENÇÕES COLETIVAS

**Acordo de empresa entre a Transportes Aéreos Portugueses, SA e o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil - SNPVAC - Revisão global**Cláusula 1.<sup>a</sup>**Âmbito pessoal e territorial**

1. O presente acordo de empresa (AE), celebrado em 22 de dezembro de 2023, obriga, por um lado, a Transportes Aéreos Portugueses, SA (de ora em diante abreviadamente designada por «TAP» ou por «empresa»), e, por outro, os tripulantes de cabine (de ora em diante abreviadamente designados por tripulantes ou por trabalhadores) ao seu serviço, representados pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil - SNPVAC (de ora em diante abreviadamente designado por SNPVAC ou por sindicato).

2- A TAP integra o sector de atividade de transportes aéreos regulares (CAE 62100).

3- O presente AE aplica-se a um empregador e a 2765 trabalhadores.

4- O presente AE aplica-se em todo o território nacional, abrangendo todos os tripulantes de cabine que, sem perda de vínculo territorial, se desloquem de serviço ao estrangeiro e que sejam associados do SNPVAC e que venham a aderir individualmente ao presente AE.

5- Os tripulantes da TAP não filiados no SNPVAC podem manifestar a sua vontade junto da TAP para que o presente AE lhes passe a ser aplicável, devendo, para o efeito, comunicar a sua escolha por escrito à direção da TAP, nos 3 meses posteriores à sua entrada em vigor ou ao início da execução do seu contrato de trabalho se este for posterior.

6- A aplicação da convenção nos termos do número anterior mantém-se até ao final da sua vigência, com o limite de 15 meses.

7- O tripulante pode revogar a escolha, cessando a aplicação da convenção seis meses após a comunicação dessa revogação ou antes se, entretanto, se esgotar o prazo referido no número anterior.

8- O tripulante só pode fazer uso da faculdade prevista no número 5 uma vez enquanto estiver ao serviço da TAP.

9- A adesão do tripulante, cumpridas as formalidades previstas no número anterior, só produzirá efeitos a partir do primeiro dia do mês seguinte à sua adesão.

10- A eficácia da escolha prevista no número 5 fica dependente do pagamento pelo tripulante ao SNPVAC de um montante correspondente a 1,6 % da sua remuneração base mensal à data da escolha, multiplicado por 15, a título de participação nos encargos da negociação.

Cláusula 2.<sup>a</sup>**Vigência, denúncia e revisão**

1- O presente AE entra em vigor no dia 1 do mês seguinte ao da sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego* e terá um prazo de vigência até 31 de dezembro de 2026, salvo o disposto no número seguinte.

2- As tabelas salariais e as matérias de expressão pecuniária produzirão efeitos a 1 de janeiro de cada ano, salvo as exceções previstas no presente AE e o disposto no número seguinte.

3- As partes atribuem eficácia retroativa, a 1 de novembro de 2023, às tabelas salariais referentes a VB (Cláusula 3.<sup>a</sup>, «Retribuição fixa mensal»), VS (Cláusula 5.<sup>a</sup>, «Vencimento de senioridade») e ajuda de custo complementar (Cláusula 6.<sup>a</sup>, «Ajuda de custo complementar»), referentes ao ano de 2023.

4- O disposto nas cláusulas 22.<sup>a</sup>, 23.<sup>a</sup>, 25.<sup>a</sup>, 26.<sup>a</sup> e 28.<sup>a</sup> do clausulado geral, no tocante ao número de dias de férias apenas é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025.

5- A denúncia do AE pode ser feita, por qualquer das partes, com a antecedência de, pelo menos, 90 dias em relação ao prazo de vigência previsto no número 1 e deve ser acompanhada de proposta de alteração e respetiva fundamentação.

6- A parte que recebe a denúncia deve responder no prazo de 60 dias após a receção da proposta, devendo a resposta, devidamente fundamentada, conter, pelo menos, contraproposta relativa a todas as matérias da proposta que não sejam aceites.

7- Enquanto o presente AE não for alterado ou substituído no todo ou em parte, renovar-se-á, automaticamente, por períodos de 12 meses respetivamente, decorridos os prazos de vigência constantes dos números 1 e 2 da presente cláusula.

### Cláusula 3.<sup>a</sup>

#### Deveres da empresa

Sem prejuízo de outras obrigações previstas no presente AE e na lei, são deveres da empresa:

a) Cumprir rigorosamente o disposto na lei, no presente AE e em quaisquer outros instrumentos de regulamentação acordados entre a TAP e o SNPVAC;

b) Respeitar e tratar com urbanidade e probidade o tripulante, de forma a não ferir a sua dignidade;

c) Pagar pontualmente a retribuição, bem como os demais encargos resultantes da aplicação do presente AE e da lei;

d) Proporcionar boas condições de trabalho, do ponto de vista ergonómico, físico e psíquico;

e) Respeitar a vida pessoal e familiar dos tripulantes, nomeadamente através da adequada organização dos planeamentos em cumprimento rigoroso das normas deste AE e da lei;

f) Contribuir para a elevação do nível de produtividade profissional do tripulante, nomeadamente proporcionando formação profissional adequada, nos termos deste AE e da lei;

g) Garantir a realização profissional do tripulante, enquanto trabalhador altamente especializado, criando condições adequadas ao desenvolvimento correto da sua carreira e salvaguardando o prestígio e a dignidade das suas funções;

h) Não exigir dos tripulantes trabalhos incompatíveis com a sua categoria profissional;

i) Reconhecer e apoiar, na medida correspondente à responsabilidade das respetivas funções, a posição hierárquica do tripulante, dando, sempre que se justifique, pronto andamento às suas sugestões de serviço;

j) Prevenir riscos e doenças profissionais, tendo em conta a segurança e saúde do tripulante, devendo indemnizá-lo dos prejuízos resultantes de acidentes de trabalho;

k) Adotar, no que se refere à higiene, segurança e saúde no trabalho, as medidas que decorram, para a empresa, da aplicação das prescrições legais e convencionais vigentes;

l) Fornecer ao tripulante a informação e a formação adequadas à prevenção de riscos de acidente e doenças profissionais;

m) Manter permanentemente atualizados os registos de dados dos tripulantes, facultando-lhes a consulta do seu processo individual e ou fornecendo-lhes certificados sobre os dados, quando solicitados;

n) Fornecer ao sindicato todos os elementos a que tem direito, nos termos da lei e deste AE;

o) Controlar a validade dos passaportes, vistos, vacinas, certificados, ou quaisquer outros documentos necessários ao desempenho das funções dos tripulantes, avisando-os da respetiva caducidade com a antecedência mínima de 12 (doze) meses, desde que estes lhe forneçam os elementos necessários e atualizados para o efeito, sempre sem prejuízo da responsabilidade dos tripulantes nestas matérias;

p) Suportar os encargos normais com a obtenção e com a revalidação atempada da documentação referida na alínea anterior;

q) Distribuir aos tripulantes os manuais, devidamente atualizados, em formato digital necessários ao desempenho das suas funções, suportando os respetivos encargos;

r) Suportar os encargos com os uniformes de trabalho previstos na regulamentação interna da empresa;

s) Assegurar, nas escalas externas, transporte aos tripulantes entre os hotéis e o aeroporto, bem como o transporte para deslocações ao serviço da empresa;

t) Promover pronta averiguação dos factos e situações referidos nos relatórios que influam negativamente na segurança e ou na qualidade de serviço;

u) Dar conhecimento aos tripulantes, uma vez concluída a averiguação nos termos da alínea anterior, dos resultados obtidos;

v) Garantir e promover o cumprimento dos direitos e deveres em matéria de igualdade e não discriminação de boa conduta para a prevenção e combate no assédio no trabalho;

w) Assegurar o pagamento das despesas com estacionamento de viaturas quando o PNC se apresente ao serviço da empresa;

x) Garantir os seguros previstos na cláusula 30.<sup>a</sup>, «Seguros», do RRRGS deste AE;

y) Assegurar o alojamento em hotel adequado sempre que o tripulante pernoite ao serviço empresa; por hotel adequado entende-se quarto individual, devidamente mobilado e ventilado, sujeito ao mínimo de ruído, com controlo individual de luminosidade e temperatura, equipado com WC privativo e *room service* ou acesso a bebida e alimentação vinte e quatro horas;

z) Dar conhecimento aos tripulantes de todos os regulamentos internos em cada momento em vigor e das suas alterações.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### Deveres dos tripulantes

Sem prejuízo de outras obrigações previstas neste AE, na lei e na regulamentação aeronáutica, é dever dos tripulantes:

a) Respeitar e tratar com urbanidade e probidade o empregador, os superiores e inferiores hierárquicos, os companheiros de trabalho, passageiros e demais pessoas que estejam ou entrem em relação com a empresa;

b) Comparecer ao serviço com assiduidade e pontualidade;

c) Realizar o trabalho com zelo e diligência;

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) Usar da máxima diligência com vista à proteção das vidas e bens que a empresa lhes confie;

f) Cumprir as ordens e instruções no que respeita à execução e disciplina do trabalho, salvo se se mostrarem contrárias aos seus direitos e garantias;

g) Adotar os procedimentos mais adequados para salvaguardar o prestígio interno e internacional da empresa;

h) Usar os uniformes de trabalho com observância do regulamento de fardamentos;

i) Guardar lealdade à empresa, não divulgando informações referentes à sua organização, métodos de trabalho ou negócios;

j) Abdicar de exercer qualquer atividade concorrencial, seja com a atividade de tripulante, seja com o negócio da empresa, salvo autorização expressa da mesma;

k) Participar aos superiores hierárquicos as ocorrências anormais que se verifiquem na execução da prestação do trabalho;

l) Promover ou executar todos os atos tendentes à melhoria da produtividade da empresa;

m) Manter o nível de formação profissional, nomeadamente submetendo-se a verificações, cursos, refrescamentos e inspeções médicas;

n) Cooperar com a empresa em termos de melhorar a segurança, higiene e saúde no trabalho;

o) Cumprir as prescrições de segurança, higiene e saúde no trabalho estabelecidas nas disposições legais, neste AE e na empresa;

p) Manter atualizada a documentação necessária ao normal desempenho das suas funções;

q) Cumprir as normas e regulamentos da empresa e todas as demais disposições resultantes de normas internacionais ou de diretivas das entidades oficiais competentes;

r) Manter um regime de vida adequado às exigências da profissão;

s) Cumprir o disposto na lei, no presente AE e em quaisquer outros instrumentos de regulamentação acordados entre a TAP e o SNPVAC ou em regulamentos internos, bem como as normas internacionais e comunitárias e as diretivas de entidades oficiais competentes;

t) Cumprir o disposto no regulamento de prevenção e controlo do consumo de substâncias psicoativas da empresa.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### Garantias dos tripulantes

1- É proibido à empresa:

a) Opor-se a que o tripulante exerça os seus direitos, tratá-lo desfavoravelmente, aplicar-lhe sanções ou despedi-lo por causa desse exercício;

b) Obstar, injustificadamente, à prestação efetiva de trabalho;

- c) Exercer pressão sobre o tripulante para que atue no sentido de influir desfavoravelmente nas condições de trabalho;
- d) Diminuir a retribuição do tripulante, salvo nos casos previstos neste AE e na lei;
- e) Baixar a categoria do tripulante, salvo nos casos previstos na lei;
- f) Transferir qualquer tripulante para outro local de trabalho ou serviço, salvo nos casos previstos no presente AE e na lei;
- g) Ceder tripulantes do seu quadro de pessoal para utilização de terceiros que sobre eles exerçam autoridade e direção, salvo nos casos especialmente previstos na lei;
- h) Obrigar o tripulante a adquirir bens ou a utilizar serviços fornecidos pela empresa ou por outrem;
- i) Explorar, com fins lucrativos, cantinas, refeitórios, economatos ou outros diretamente relacionados com o trabalho, para fornecimento de bens ou prestação de serviços aos tripulantes;
- j) Fazer cessar o contrato e readmitir o tripulante, mesmo com o seu acordo, havendo o propósito de o prejudicar em direitos ou garantias decorrentes da antiguidade.

2- A prática de qualquer ato, em violação do disposto no número anterior, considera-se ilícita e constitui justa causa de resolução do contrato de trabalho, por parte do tripulante, com as consequências previstas neste AE e na lei, em obediência ao princípio do tratamento mais favorável.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### Quotização sindical

1- A empresa procederá ao desconto da quota sindical e da comparticipação no plano de saúde no vencimento mensal de cada tripulante, mediante declaração escrita deste, efetuando a respetiva liquidação ao SNPVAC até ao dia 12 do mês seguinte àquele a que disser respeito.

2- O valor da quota sindical é o que a cada momento for estabelecido pelos estatutos do sindicato, cabendo a este informar a empresa da percentagem estatuída e respetiva base de incidência, se for o caso.

3- O valor da comparticipação no plano da saúde é o que em cada momento estiver definido no regulamento do plano de saúde, cabendo ao SNPVAC informar a empresa do valor da quota estatuída e respetiva base de incidência, se for o caso.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### Direito à atividade sindical

1- Os tripulantes e o SNPVAC têm direito à atividade sindical no interior da empresa, nomeadamente através dos dirigentes e delegados sindicais, nos termos previstos neste AE e na lei.

2- Os dirigentes e os delegados sindicais têm direito a afixar e distribuir nos locais para o efeito destinados pela empresa, informação e convocatórias relativas à vida sindical e aos interesses socioprofissionais dos tripulantes, circulando livremente nas suas instalações, sem prejuízo do seu normal funcionamento e da observância das restrições ditadas por razões de segurança e da privacidade das mesmas.

3- A empresa é obrigada a pôr à disposição dos delegados sindicais, desde que estes o requeiram, um local no interior das suas instalações que seja apropriado ao exercício das suas funções.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### Direito à informação e consulta

1- A direção do SNPVAC e os delegados sindicais gozam do direito à informação e consulta relativamente às matérias constantes das suas competências, em cumprimento do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD), já implementado no SNPVAC.

2- O direito à informação e consulta abrange, para além de outras referidas na lei ou identificadas neste AE, e respetivos anexos, as seguintes matérias:

- a) O acesso por parte do SNPVAC ao plano de exploração da empresa, bem como, se for caso disso, aos efeitos decorrentes desse plano no dimensionamento dos quadros de pessoal;
- b) A evolução recente e a evolução provável das atividades da empresa e a sua situação económica;
- c) A situação, a estrutura e a evolução provável do emprego na empresa e as eventuais medidas de antecipação previstas, nomeadamente em caso de ameaça para o emprego;
- d) As decisões suscetíveis de desencadear mudanças substanciais a nível da organização do trabalho ou dos contratos de trabalho.

3- A Direção do SNPVAC ou os delegados sindicais devem requerer, por escrito, à administração da TAP os elementos de informação respeitantes às matérias referidas no número anterior.

4- As informações têm de ser prestadas, por escrito, no prazo de 10 dias, salvo se, pela sua complexidade, se justificar prazo maior, o qual não deverá ser superior a 30 dias.

5- De acordo com o previsto na lei, a empresa facultará ao sindicato uma lista anual dos acidentes de trabalho, bem como os respetivos relatórios da ocorrência.

6- O SNPVAC deverá guardar absoluto segredo sobre quaisquer informações, conhecimentos ou documentos que lhe tenham sido fornecidos pela TAP nos termos dos números anteriores, exceto se a respetiva divulgação decorrer de uma obrigação legal ou se destinar a proteger direitos, liberdades e garantias dos tripulantes associados do SNPVAC.

7- Além dos elementos previstos nesta cláusula, a TAP fica obrigada a fornecer os demais constantes do AE e respetivos anexos.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Quadros de pessoal

1- A empresa remeterá ao SNPVAC, no decorrer do 1.º trimestre de cada ano, a relação nominal dos seus tripulantes, contendo os seguintes elementos individuais:

- a) Nome;
- b) Número de trabalhador;
- c) Categoria profissional;
- d) Datas de admissão e da última evolução salarial;
- e) Retribuição mensal.

2- Em conjunto com o mapa referido no número anterior, a empresa enviará ao SNPVAC uma lista de antiguidade dos tripulantes, ordenados por quadros de WB, NB e NW e com o escalonamento em cada categoria.

3- A empresa obriga-se a manter atualizadas as listagens aludidas, comunicando ao SNPVAC, nos 30 dias subsequentes, as alterações que decorram de promoções ou progressões técnicas.

4- O disposto na presente cláusula é acordado nos termos e para os efeitos previstos no artigo 88.º do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016 (RGPD).

5- Além dos elementos previstos nesta cláusula, a TAP fica obrigada a fornecer os demais constantes do AE e respetivos anexos.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Categorias e carreiras profissionais

1- As categorias profissionais dos tripulantes de cabine e o respetivo conteúdo funcional são os constantes do regulamento de carreira profissional do tripulante de cabine.

2- As qualificações técnicas necessárias ao desempenho das funções previstas para cada uma das categorias profissionais são as estabelecidas nas disposições legais aplicáveis e no presente AE.

3- A evolução na carreira profissional e a progressão técnica processa-se de acordo com o regulamento de carreira profissional do tripulante de cabine.

4- As normas de utilização dos tripulantes são as constantes do regulamento de utilização e prestação de trabalho deste AE.

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Formação profissional - Princípios gerais

1- A formação profissional é um direito e um dever, quer da empresa, quer dos tripulantes, e visa a certificação dos tripulantes e o desenvolvimento das suas qualificações.

2- A TAP definirá o plano de formação apresentando-o ao SNPVAC com a antecedência mínima de 30 dias relativamente à sua execução, com vista ao estabelecimento de um acordo de colaboração na sua execução.

3- A formação de tripulante de cabine tem de obedecer ao legalmente estabelecido na lei e nos regulamentos nacionais, comunitários e internacionais.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Formação contínua

1- Os planos de formação contínua têm de abranger, em cada ano, um mínimo de 10 % do total dos tripulantes com contrato sem termo e deverão incidir sobre os diversos domínios inerentes à profissão de tripulante de cabine.

2- No âmbito da formação contínua certificada, será assegurado a cada tripulante um mínimo de quarenta horas anuais.

3- O regime de *e-learning*, previsto na cláusula 38.<sup>a</sup> do RUPT, é universal e obrigatório para todo o PNC.

4- A título excecional, a TAP poderá disponibilizar para ser utilizado a título subsidiário, em caso de manifesta necessidade, um local e um computador nas suas instalações para que o tripulante de cabine possa realizar a formação *e-learning*.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Funções

1- A descrição de funções correspondentes às várias categorias profissionais dos tripulantes de cabine é a constante do regulamento de carreira profissional do tripulante de cabine.

2- As qualificações técnicas necessárias para cada uma das funções são as estabelecidas no presente acordo, cumpridas as disposições legais aplicáveis.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Antiguidades

1- As antiguidades dos tripulantes são as seguintes:

- a) Antiguidade na empresa;
- b) Antiguidade de serviço;
- c) Antiguidade na categoria;
- d) Antiguidade na função.

2- A antiguidade na empresa é contada a partir da data de celebração do primeiro contrato de trabalho com a empresa.

3- A antiguidade de serviço é contada a partir da data do primeiro voo de largada para a profissão.

4- O critério de marcação dos voos de largada deve respeitar a ordem resultante da classificação obtida no mesmo processo de admissão.

5- Quando, por motivos alheios ao tripulante, o critério referido no número anterior não for respeitado, o tripulante afetado adquire a antiguidade de serviço do primeiro tripulante largado à sua frente e que tenha obtido uma classificação inferior à sua no mesmo processo de admissão.

6- A antiguidade na categoria é idêntica à antiguidade de serviço na categoria profissional em que o tripulante foi admitido, mas será contada a partir da data da largada conjunta no exercício da função correspondente a uma categoria profissional, sempre que decorrer de uma promoção.

7- A largada conjunta é definida pela data da primeira largada (individual) dos elementos que frequentaram com aproveitamento o mesmo curso de acesso à categoria.

8- Para efeitos de definição de antiguidade na categoria, para as categorias de C/C e S/C, consideram-se as datas em que estas foram criadas, respetivamente setembro de 1975 e junho de 1978.

9- A antiguidade na função é o período de tempo de desempenho efetivo da função de voo correspondente a uma categoria profissional, contado nos termos da cláusula 16.<sup>a</sup>, «Exercício efetivo de função».

10- Para efeitos de contagem da antiguidade na função, o exercício efetivo das funções de C/C e S/C abrangerá os períodos anteriores à criação das respetivas categorias, desde que desempenhadas sem limitação de linhas.

11- O tempo de prestação de trabalho anterior à admissão por tempo indeterminado será integralmente considerado para a contagem da antiguidade na empresa, de serviço, na categoria e na função, salvo quando ocorrer interrupção superior a 12 meses ou devida a recusa do tripulante de manter a prestação de trabalho.

12- O disposto nos números anteriores não prejudica as antiguidades adquiridas até à data da entrada em vigor do presente AE, nem o escalonamento, nem as anuidades e respetiva integração nos níveis salariais decorrente dessas antiguidades.

13- Para efeitos da presente cláusula, designadamente das regras relativas ao regime de antiguidades, estabelecidas no número 11, considera-se equivalente a «tempo de prestação de trabalho anterior à admissão por tempo indeterminado» o tempo decorrido entre o fim de um período de contratação a termo e o início do período de contratação subsequente sempre que o período intercalar da não prestação de serviço se tiver verificado por erro manifesto na aplicação do critérios de seleção vigentes à data da «não contratação» e por qualquer outro motivo da responsabilidade da TAP.

14- Os tripulantes que forem preteridos por virtude de qualquer dos motivos descritos no número anterior terão, assim, para efeitos de admissão no quadro permanente, o mesmo tratamento dos tripulantes que tenham

mais tempo de prestação efetiva de serviço ou maior número de contratos a termo por lhes terem sido aplicados corretamente os critérios de seleção em cada momento em vigor.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Escalonamento na categoria

1- A posição relativa entre os elementos de uma mesma categoria é determinada com base na data do respetivo acesso a essa categoria.

2- Quando dentro de uma categoria se verifique a distinção entre tripulantes afetos a equipamentos de WB, NW e NB, o escalonamento dentro dessa categoria será feito em função dos referidos equipamentos.

3- Em caso de igualdade de antiguidade determinada nos termos do número 1, a posição relativa será definida pela classificação obtida no respetivo curso de acesso à categoria.

4- Em caso de igualdade de classificação no curso de acesso à categoria, será considerado mais antigo o elemento que tiver maior antiguidade de serviço; em caso de igualdade, será mais antigo o elemento que tiver maior antiguidade de companhia; se a igualdade se mantiver ainda, será mais antigo o de maior idade.

5- O escalonamento na categoria de comissário/assistente de bordo (CAB) obedecerá às seguintes regras, independentemente da base que constar dos respetivos contratos de trabalho:

a) Havendo tripulantes com o mesmo tempo de prestação de serviço, serão mais antigos aqueles cuja data inicial do primeiro contrato a termo seja inferior;

b) Mantendo-se a igualdade, serão mais antigos aqueles cuja numeração do curso de ingresso na TAP seja anterior, sendo irrelevante, todavia, a numeração diversa que resulte apenas do facto de se distinguirem os cursos de CAB;

c) Subsistindo a igualdade, a posição relativa será definida por ordem decrescente da classificação obtida nesse curso, seguindo-se depois as demais regras de desempate previstas no número 4.

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### Exercício efetivo de função

1- Para efeitos de promoção, o exercício efetivo de função é contado por anuidades, sendo necessária a realização de 75 % da média ponderada anual de horas de voo realizadas pelos tripulantes da mesma função e equipamento(s) em que o tripulante preste serviço.

2- Sem prejuízo do disposto na lei e no presente AE e seus anexos, a respeito dos efeitos retributivos, terão direito ao crédito da média de horas de voo realizadas pelos tripulantes com as mesmas funções, afetos ao mesmo tipo de equipamentos e em serviço exclusivo de voo, por cada dia de impedimento, os tripulantes que se encontrem impedidos de voar por motivos de:

a) Licença em situação de risco clínico durante a gravidez;

b) Gravidez clinicamente comprovada;

c) Licença para deslocação a unidade hospitalar localizada fora da ilha de residência para realização de parto;

d) Licença por interrupção de gravidez;

e) Licença parental, em qualquer das modalidades;

f) Licença por adoção;

g) Licença parental complementar em qualquer das modalidades;

h) Licença do cuidador informal não principal;

i) Falta para assistência a filho;

j) Falta para assistência a neto;

k) Dispensa de prestação de trabalho no período noturno por parte de trabalhadora grávida, puérpera ou lactante;

l) Dispensa da prestação de trabalho por parte de trabalhadora grávida, puérpera ou lactante, por motivo de proteção da sua segurança e saúde;

m) Dispensa no âmbito dos processos de adoção e de acolhimento familiar;

n) Dispensa do acompanhante da mulher grávida, que se encontre numa das ilhas das regiões autónomas sem unidade hospitalar, nas deslocações desta à unidade hospitalar onde decorrerá o parto;

o) A falta por luto gestacional, bem como a dispensa para consulta de PMA ou pré-natal, amamentação ou aleitação;

p) Exercício de funções permanentes em terra;

q) Exercício de funções eventuais em terra;

- r) Frequência de cursos de formação profissional determinados pela empresa, com exceção do primeiro curso de qualificação para a profissão;
- s) Acidente de trabalho ou doença profissional;
- t) Exercício de funções sindicais ou em comissão de trabalhadores (CT).

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### Processo de admissão

1- A admissão de candidatos a tripulantes deve ser precedida de aprovação nos exames exigidos pela empresa e pelo organismo oficial competente, obedecendo aos demais requisitos estabelecidos pela empresa, designadamente o conhecimento da língua portuguesa falada e escrita.

2- Os candidatos admitidos deverão ser integrados na categoria e equipamento a que se destinam, nos termos do regulamento de carreira profissional do tripulante de cabine deste AE.

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### Condições preferenciais

Os tripulantes de cabine terão preferência, em paridade de condições com outros candidatos, no recrutamento para pilotos.

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### Seleção de tripulantes para admissão por tempo indeterminado ou a termo

1- Em cada processo de renovação de contratos a termo, ou de conversão desses em contrato por tempo indeterminado, os CAB serão selecionados pela antiguidade, e em caso de igualdade de escalonamento, aplicam-se os seguintes critérios de seleção:

- a) Passado disciplinar ou pendência de processos disciplinares;
- b) Assiduidade, não relevando, porém, as seguintes:
  - i) Licença em situação de risco clínico durante a gravidez;
  - ii) Licença para deslocação a unidade hospitalar localizada fora da ilha de residência para realização de parto;
  - iii) Licença por interrupção de gravidez;
  - iv) Licença parental, em qualquer das modalidades;
  - v) Licença por adoção;
  - vi) Licença parental complementar em qualquer das modalidades;
  - vii) Licença do cuidador informal não principal;
  - viii) Falta para assistência a filho;
  - ix) Falta para assistência a neto;
  - x) Dispensa de prestação de trabalho no período noturno;
  - xi) Dispensa da prestação de trabalho por parte de trabalhadora grávida, puérpera ou lactante, por motivo de proteção da sua segurança e saúde;
  - xii) Dispensa no âmbito dos processos de adoção e de acolhimento familiar;
  - xiii) Dispensa do acompanhante da mulher grávida, que se encontre numa das ilhas das regiões autónomas sem unidade hospitalar, nas deslocações desta à unidade hospitalar onde decorrerá o parto.
  - xiv) Ausências por motivo de falecimento de cônjuge, parente e afim e casamento.
- c) O parecer escrito e fundamentado do diretor de pessoal de cabine, consubstanciado na análise dos processos individuais;
- d) A média de avaliação contínua em relação à média aritmética simples obtida nas avaliações da categoria CAB de NB, considerando o mínimo de 10 avaliações.

2- No caso de a informação ser negativa e ter como único fundamento a pendência de processo disciplinar com propositura de arquivamento, anulação ou sanção inferior a repreensão registada, o tripulante tem o direito a ser ordenado, de imediato, de acordo com as regras previstas nos números seguintes.

3- No caso de a informação da avaliação global ser negativa, a TAP fornecerá por escrito ao tripulante a fundamentação da mesma.

4- Para os efeitos do disposto no número 1 da presente cláusula, o ordenamento dos CAB contratados a termo, para efeitos de renovação de contratos a termo, ou de conversão desses em contrato por tempo indeterminado, será feito pela classificação resultante da aplicação da seguinte fórmula:



$$NF = (5/18 \times M + NC + MA) : 3$$

em que:

*NF* = Nota final;

*M* = Número de meses (ou fração) de trabalho prestado na função;

*NC* = Nota de curso;

*MA* = Média das avaliações.

5-O contrato de trabalho a termo só pode ser celebrado e renovado para a satisfação de necessidades temporárias da empresa e pelo período estritamente necessário à satisfação dessas necessidades, nos termos da lei geral.

#### Cláusula 20.<sup>a</sup>

##### Período experimental

1-Para os tripulantes admitidos diretamente para o quadro por tempo indeterminado, o período experimental corresponde ao período inicial de 180 dias de execução do contrato de trabalho, uma vez que se considera que estes trabalhadores exercem cargos de complexidade técnica, de elevado grau de responsabilidade, e o exercício das respetivas funções requerem uma especial qualificação.

2-Aos tripulantes admitidos mediante contrato por tempo indeterminado e que, no ano anterior à sua admissão, tenham prestado serviço à empresa vinculados por contrato a termo o período experimental corresponderá ao tempo em falta para se perfazer o período a que se alude no número anterior.

3-Para os tripulantes contratados a termo o período experimental será de 30 ou de 15 dias, consoante o contrato de trabalho tenha duração igual ou superior a 6 meses ou duração inferior a este período, respetivamente.

4-Durante o período experimental qualquer das partes pode denunciar o contrato sem aviso prévio e sem necessidade de invocação de justa causa.

5-Tendo o período durado mais de 120 dias a denúncia do contrato por parte do empregador depende de 30 dias e se tiverem decorrido mais de 60 dias após o início do período experimental a empresa só pode denunciar com o aviso prévio de 7 dias.

6-Salvo acordo expresso em contrário, a denúncia não dá lugar a qualquer indemnização.

7-No caso previsto no número 1 desta cláusula, se tiverem decorrido mais de 60 dias após o início do período experimental, a empresa só poderá denunciar o contrato com aviso prévio de 7 dias.

8-O não cumprimento, total ou parcial do período de aviso prévio previsto no número 5 e número 7 determina o pagamento da retribuição correspondente ao aviso prévio em falta.

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

##### Transferências funcionais

1-O tripulante deve exercer uma atividade correspondente à sua categoria profissional, salvo o disposto nos números seguintes.

2-O tripulante, por interesse da empresa e após a sua concordância por escrito, poderá ser transferido, com carácter temporário ou definitivo, para serviços de terra compatíveis com as suas habilitações académicas e qualificações profissionais.

3-O tripulante auferirá na nova função o vencimento base e o vencimento de senioridade correspondente ao que auferiria se se mantivesse em serviço de voo, salvo se à nova função corresponder vencimento base superior.

4-O tripulante transferido de terra auferirá o vencimento base, mantendo as anuidades, e correspondente ao que auferiria se se mantivesse em serviço de terra, salvo se à nova função corresponder vencimento base superior.

5-Nos casos de transferência definitiva com alteração do contrato de trabalho, a empresa comunicará esse facto por escrito ao sindicato, no prazo de 15 dias após a aceitação da transferência pelo tripulante.

6-Na sequência de um concurso interno, qualquer mudança entre quadros implica para o tripulante um período imediato de experiência funcional que não pode exceder 180 dias, exceto nos casos abrangidos pela cláusula 25.<sup>a</sup> «Incapacidade permanente», do regulamento de retribuições, reformas e garantias sociais do AE.

7.Sempre que um tripulante seja transferido dentro da própria empresa, será reconhecida a sua antiguidade na empresa para todos os efeitos legais.

8-Caso haja denúncia por parte da TAP durante o período experimental nas funções de tripulante, o tripulante tem o direito a regressar ao seu posto de trabalho primitivo, nos termos do regulamento interno em cada momento em vigor.

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, vence-se no dia 1 de janeiro de cada ano civil e não está condicionado à assiduidade ou efetividade de serviço, sem prejuízo do disposto na lei.

2-No ano da contratação, o tripulante tem direito, após 6 meses completos de execução do contrato, a gozar 3 dias de férias por cada mês de duração do contrato, até ao máximo de 26 dias e, de compensação de dias feriado, até ao máximo de 10 dias, num cômputo total máximo de 36 dias.

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

4-Da aplicação do disposto nos números 2 e 3 não pode resultar para o tripulante o direito ao gozo de um período de férias, no mesmo ano civil, superior a 36 dias e, de compensação de dias feriado, superior a 14, num cômputo total máximo de 50 dias.

5-Nos casos de contratação a termo cuja duração inicial seja inferior a 6 meses, o tripulante terá direito a gozar três dias de férias por cada mês completo de trabalho, contando-se para o efeito todos os dias, seguidos ou interpolados, em que foi prestado trabalho.

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

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

8-O direito a férias é irrenunciável e o seu gozo efetivo não pode ser substituído, fora dos casos expressamente previstos na lei, por qualquer compensação económica ou outra, ainda que com o acordo do tripulante.

Cláusula 23.<sup>a</sup>**Férias remuneradas**

1-O tripulante tem direito a 42 dias de calendário de férias remuneradas por ano, as quais devem ser gozadas entre 1 de janeiro e 31 de dezembro do mesmo ano civil. Nos 42 dias de férias estão incluídos 12 dias por compensação de feriados não gozados.

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

3-Se, por razões operacionais, for necessário antecipar as férias dos tripulantes, o número de dias de férias a antecipar deve ser decidido por acordo com o tripulante.

4-A antecipação de férias solicitada por tripulantes, é decidida pelo serviço de planeamento e escalas e pelo diretor de pessoal de cabine.

5-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-

6-A redução referida no número anterior é efetuada na base de 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 a 30 dias nos casos referidos na alínea b) do número 5 são deduzidos 30 dias aos dias de ausência.

7-As reduções referidas no número 5, quando determinadas por licença sem vencimento, são aplicadas ao período que o tripulante tem direito a pedir; sendo determinadas por doença ou por acidente, seja de trabalho ou não, são aplicadas ao período de trabalho variável.

8-Por cada sete dias de férias é contabilizada uma folga semanal para efeitos da contabilização dos mínimos mensais e trimestrais previstos no Regulamento de Utilização e Prestação de Trabalho (RUPT).

Cláusula 24.<sup>a</sup>**Feridos**

1-São considerados, para todos os efeitos, como feriados obrigatórios:

– 1 de janeiro;

– Sexta-Feira Santa;

- Domingo de Páscoa;
- 25 de abril;
- 1 de maio;
- Corpo de Deus (festa móvel);
- 10 de junho;
- 15 de agosto;
- 5 de outubro;
- 1 de novembro;
- 1 de dezembro;
- 8 de dezembro;
- 25 de dezembro.

2- Além dos previstos no número anterior, serão observados pela empresa os seguintes feriados:

- Terça-Feira de Carnaval;
- Feriado municipal/regional do local habitual de trabalho.

#### Cláusula 25.<sup>a</sup>

##### Tipos de férias

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

- a) Preferenciais - A pedido do tripulante;
- b) Escolares - A pedido do tripulante, para pais de filhos com idade entre os 6 e os 16 anos, com frequência escolar;
- c) Agregado familiar;
- d) As remanescentes.

2- As férias serão distribuídas pelo modo seguinte:

- a) Um período de 14 dias de calendário entre 1 de maio a 31 de outubro; e
- b) Dois a três períodos de, no mínimo, 7 dias de calendário entre 1 de novembro e 30 de abril; ou
- c) Um período de 7 dias de calendário entre 1 de junho e 30 de setembro; e
- d) Dois a três períodos de, no mínimo 7 dias entre 1 de outubro e 31 de maio;
- e) No ano civil terá direito a um período de no mínimo 14 dias de calendário (consecutivos).

4- As férias preferenciais regem-se pelas normas seguintes:

- a) O planeamento de férias preferenciais é anual, com início a 1 de janeiro de 2025;
- b) Em cada ano o tripulante tem direito a solicitar um período de férias preferenciais:
  - (i) Com um mínimo de 7 dias de calendário e um máximo de 14 dias de calendário, entre 1 de junho e 30 de setembro e no período definido como escala de Natal e final de ano;
  - (ii) Com um mínimo de 7 dias e máximo de 35 dias, entre 1 de outubro e 31 de maio, excluindo o período definido como escala de Natal e final de ano.

5- As férias escolares regem-se pelas normas seguintes:

- a) Todos os tripulantes que tenham filhos entre os 6 e os 16 anos com frequência escolar têm direito a solicitar férias escolares com um mínimo de 7 dias de calendário e um máximo de 14 dias de calendário nos períodos oficiais de férias escolares (não cumulativos para os agregados familiares);
- b) Ao mesmo tripulante não pode ser concedido o gozo de férias preferenciais e escolares num mesmo ano civil; a não ser que o período preferencial não seja solicitado nos períodos oficiais de férias escolares, nem coincida com o período de 1 de junho a 30 setembro e a sua pontuação o permita.

6- Aos tripulantes pertencentes ao mesmo agregado familiar (quer os cônjuges, quer os que vivam em união de facto ou em economia comum) será facultado o gozo simultâneo de férias, sendo atribuída a posição relativa correspondente ao membro do agregado familiar com maior pontuação, sem prejuízo do seu direito às férias escolares.

7- Os períodos de férias serão atribuídos em blocos de 7 dias de calendário, salvo situações em que as férias devidas não permitam essa distribuição.

8- Quando do pedido de férias o tripulante poderá optar por não solicitar a totalidade dos dias a que tem direito, podendo deixar uma bolsa de 7 dias de férias por atribuir que poderão ser depois solicitadas e gozadas isoladamente de acordo com as seguintes regras:

- a) Os dias a gozar isoladamente terão de ser pedidos por correio eletrónico dirigido ao serviço de planeamento no limite até ao dia 1 do mês anterior aquele em que deles pretende usufruir.

- b) Os pedidos para o planeamento de dezembro terão que ser submetidos até ao dia 1 de outubro por forma a que os dias eventualmente em falta possam ser considerados no planeamento de férias para o ano seguinte;
- c) Caso a satisfação do pedido crie uma situação de desaproveitamento que inviabilize a sua atribuição, o serviço de planeamento deverá avisar o tripulante da situação e seus motivos;
- d) O tripulante só poderá solicitar 2 dias de férias avulso consecutivos;
- e) Nenhum destes dias poderá ser pedido para o período definido como escala de Natal e Fim de ano, nem criar situações de desaproveitamento;
- f) No período de 1 de junho a 30 de setembro poderão ser solicitados um máximo de 2 dias da bolsa de 7 dias previstos em 8, que não poderão ser acoplados a períodos de férias planeados;
- g) As eventuais reduções decorrentes do previsto dos números 5 e 6 da cláusula 23.<sup>a</sup> (Férias remuneradas) serão preferencialmente reduzidos dos dias desta bolsa;
- h) Caso não sejam gozados todos os dias da bolsa num ano civil, a TAP marcará os dias em falta até ao final do mês de abril do ano seguinte. Caso não seja possível a marcação dos dias não solicitados, os dias em falta, se acima do mínimo legal, serão pagos.

Cláusula 26.<sup>a</sup>**Procedimentos relativos às férias**

- 1- Todos os pedidos de férias devem ser entregues até 31 de agosto do ano anterior.
- 2- No caso de o pedido não abranger a totalidade dos períodos de férias a que o tripulante tem direito, a TAP atribuirá o(s) período(s) de férias não pedido(s) de acordo com a pontuação do respetivo tripulante.
- 3- Os pedidos de férias devem ser feitos no portal DOV, ou noutro meio disponibilizado pela empresa.
- 4- Se as férias remanescentes não puderem ser concedidas de acordo com a solicitação, a TAP atribuirá esses períodos de acordo com a pontuação do tripulante.
- 5- É a seguinte a prioridade no processamento e atribuição de pedidos de férias:
- a) Em primeiro lugar - Férias preferenciais, sendo a pontuação e, em caso de igualdade, a antiguidade o critério de atribuição;
- b) Em segundo lugar - Férias escolares, sendo a pontuação e, em caso de igualdade, a antiguidade o critério de atribuição;
- c) Em terceiro lugar - Férias remanescentes, sendo a pontuação e, em caso de igualdade, a antiguidade o critério de atribuição.
- 6- São as seguintes as normas de pontuação relativas às férias:
- a) Um tripulante é admitido com um crédito de 0 pontos;
- b) Os saldos de pontuação de férias não são afetados por mudanças de função ou equipamento;
- c) A alteração do plano de férias por motivo de doença ou por troca direta entre tripulantes, que seja aceite pela empresa, obrigará à correção na pontuação;
- d) Os critérios de pontuação são os seguintes, sendo que, no primeiro ano de aplicação destes critérios, todos os tripulantes têm 0 pontos:

Julho, agosto 1. <sup>a</sup> quinzena de setembro 2. <sup>a</sup> quinzena de dezembro	4 pontos negativos
Maior, junho 2. <sup>a</sup> quinzena de abril 2. <sup>a</sup> quinzena de setembro	2 pontos negativos
Novembro, março 1. <sup>a</sup> quinzena de abril 2. <sup>a</sup> quinzena de fevereiro	2 pontos positivos
Janeiro, outubro 1. <sup>a</sup> quinzena de fevereiro 1. <sup>a</sup> quinzena de dezembro	4 pontos positivos

- e) Aos tripulantes que num ano tenham realizado o exercício efetivo da função, calculado nos termos do previsto na cláusula 16.<sup>a</sup>, «Exercício efetivo de função», serão creditados à sua conta pessoal 12 pontos positivos.

### Cláusula 27.<sup>a</sup>

#### **Alteração ou interrupção do período de férias**

1- A alteração ou interrupção pela empresa dos períodos de férias já estabelecidos só é permitida com fundamento em exigências imperiosas de serviço, tendo o tripulante direito a ser indemnizado dos prejuízos que comprovadamente haja sofrido.

2- Se a empresa, nos termos do número 1 da presente cláusula, alterar ou interromper o período de férias, obriga-se a conceder, por acordo com tripulante, ainda nesse ano ou até 31 de março do ano seguinte, os dias de férias por gozar. Na falta de acordo a empresa terá de marcar o período dentro dos períodos nobres da lei (de 1 de maio a 31 de outubro); no caso de este período já ter passado, as férias terão de ser marcadas pela empresa até ao final do ano em curso.

### Cláusula 28.<sup>a</sup>

#### **Doença no período de férias**

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

2- A prova da situação de doença poderá ser feita por estabelecimento hospitalar, por declaração de centro de saúde ou por atestado médico.

3- A doença pode ser fiscalizada por médico designado pela Segurança Social, mediante requerimento da empresa, ou por médico indicado por esta, nos termos legais.

4- Quando se verificar a situação prevista nesta cláusula, deverá o tripulante comunicar imediatamente à empresa os dias de início e termo previsto da doença. O comprovativo da situação de baixa ou da sua prorrogação deve ser enviado à empresa no prazo máximo de 5 dias úteis, à exceção de internamento hospitalar que deverá ser entregue até três dias úteis após saída de internamento.

5- Sempre que por motivo de doença o tripulante não gozar a totalidade do período de férias a que tem direito, o mesmo será reprogramado por acordo com o tripulante, devendo a empresa apresentar ao tripulante 3 datas alternativas possíveis. Na falta de acordo a empresa terá de marcar o período até 31 de março do ano seguinte.

### Cláusula 29.<sup>a</sup>

#### **Definição de falta**

Falta é a não comparência a qualquer serviço ou convocação legítima relacionada com as funções dos tripulantes.

### Cláusula 30.<sup>a</sup>

#### **Tipos de faltas**

1- As faltas podem ser justificadas ou injustificadas.

2- São consideradas faltas justificadas:

- a) As dadas por altura do casamento, durante 15 dias seguidos;
- b) As motivadas por falecimento do cônjuge não separado de pessoas e bens, ou equiparado (pessoas que vivam em união de facto, ou economia comum com o tripulante), filhos ou enteados - Até 20 dias consecutivos por altura do óbito, conforme tabela anexa.
- c) As motivadas por falecimento de pais, padrastos, sogros, genros e noras - Cinco dias consecutivos por altura do óbito, conforme tabela anexa;
- d) As motivadas por falecimento de avós, bisavós, netos e bisnetos do tripulante ou do seu cônjuge e de irmãos e cunhados do tripulante - Até dois dias consecutivos por altura do óbito, conforme tabela anexa;
- e) As motivadas por luto gestacional - Até três dias consecutivos;
- f) As motivadas pela prestação de provas em estabelecimento de ensino, nos termos do Código do Trabalho e da respetiva regulamentação em cada momento em vigor;
- g) As motivadas por impossibilidade de prestar trabalho devido a facto que não seja imputável ao tripulante, nomeadamente doença, acidente de trabalho ou cumprimento de obrigações legais;
- h) As motivadas pela necessidade de prestação de assistência inadiável a membros do seu agregado familiar, abrangendo o trabalhador cuidador informal não principal, nos termos legais;
- i) As ausências não superiores a quatro horas, justificadas pelo responsável pela educação de um menor, uma vez por trimestre, para deslocação à escola a fim de inteirar-se da sua situação educativa;

*j)* As dadas pelos tripulantes eleitos para as estruturas de representação coletiva, nomeadamente em associações sindicais e na qualidade de delegado sindical ou de membro da comissão de trabalhadores;

*k)* As dadas por candidatos a eleições para cargos públicos, durante o período legal da respetiva campanha eleitoral e das eleições, nos termos da lei;

*l)* As que por lei forem como tal qualificadas;

*m)* As autorizadas ou aprovadas pela empresa.

3- Para efeitos de interpretação do disposto nas alíneas *b)*, *c)* e *d)* do número anterior, remete-se para a tabela 1.

4- São consideradas injustificadas todas as faltas não previstas no número 2.

5- Encontrando-se o tripulante ao serviço da empresa, a contagem dos prazos das situações referidas nas alíneas *b)*, *c)* e *d)*, inicia-se após o tripulante regressar à base.

#### Cláusula 31.<sup>a</sup>

##### Comunicação e prova das faltas justificadas

1- As faltas justificadas, quando previsíveis, serão obrigatoriamente comunicadas ao departamento da empresa de que o tripulante depende com a antecedência mínima de cinco dias úteis. Se forem imprevisíveis, logo que possível.

2- A comunicação tem de ser renovada sempre que haja prorrogação do período de falta.

3- O tripulante ou, em caso de impedimento do mesmo, alguém em sua representação, deve, independentemente de solicitação pela empresa, apresentar prova documental dos factos invocados para a justificação, no prazo máximo de cinco dias úteis após o início da ausência ou até três dias úteis em caso de internamento hospitalar.

4- A não comunicação nos termos dos números anteriores, ou a não apresentação de prova, determina que a falta seja considerada injustificada.

5- Caso o tripulante comprove documentalmente que tentou justificar a falta atempadamente pela via eletrónica e que não foi registada por motivos imputáveis à TAP, a falta considerar-se-á justificada desde que a justificação seja considerada válida nos termos da lei e do regulamento interno da empresa.

#### Cláusula 32.<sup>a</sup>

##### Efeitos das faltas justificadas

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

2- Sem prejuízo de outras disposições legais, determinam perda de retribuição as seguintes faltas, ainda que justificadas:

*a)* As dadas nos casos previstos na alínea *j)* do número 2 da cláusula 30.<sup>a</sup>, «Tipos de faltas», para além dos créditos estabelecidos na lei ou concedidos pela empresa;

*b)* As dadas por motivo de doença, sem prejuízo do disposto na cláusula 25.<sup>a</sup>, «Incapacidade permanente», do Regulamento de Retribuições, Reformas e Garantias Sociais (RRRGS) do AE;

*c)* As dadas por motivo de acidente no trabalho, desde que o tripulante tenha direito a qualquer subsídio ou seguro;

*d)* As dadas nos casos previstos na alínea *k)* do número 2 da cláusula 30.<sup>a</sup>, «Tipos de faltas», para além dos limites previstos na lei;

*e)* As autorizadas ou aprovadas pela empresa desde que com a menção de perda de retribuição.

3- Nos casos previstos na alínea *g)* do número 2 da cláusula 30.<sup>a</sup>, «Tipos de faltas», se o impedimento do tripulante se prolongar para além de um mês, aplica-se o regime de suspensão da prestação do trabalho por impedimento prolongado.

#### Cláusula 33.<sup>a</sup>

##### Efeitos das faltas injustificadas

1- De acordo com o disposto no Código do Trabalho e sem prejuízo de outros efeitos previstos no mesmo, as faltas injustificadas determinam sempre perda de retribuição, podendo estas ser substituídas, se o tripulante 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 38 dias de férias ou 27 dias de férias, quando da correspondente proporção, se se tratar de férias no ano de admissão.

### Cláusula 34.<sup>a</sup>

#### Regulamentos internos

1- A TAP poderá promover a elaboração de regulamentos internos contendo normas de organização e disciplina do trabalho, de acordo com os princípios definidos neste AE e na lei, com a recolha de parecer prévio do SNPVAC.

2- Os regulamentos internos deverão ser devidamente publicitados, designadamente pela sua distribuição individual a todos os tripulantes, de modo a possibilitar o seu pleno conhecimento a todo o tempo.

3- Os regulamentos internos da empresa aplicáveis aos tripulantes, só produzem efeitos depois de devidamente publicitados junto daqueles.

### Cláusula 35.<sup>a</sup>

#### Comissão paritária

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

2- A comissão será constituída por quatro elementos, sendo dois nomeados pela empresa e dois nomeados pelo SNPVAC, a designar caso a caso, podem fazer-se acompanhar de assessores jurídicos; 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 respetivo início.

3- A comissão será convocada pela TAP ou pelo SNPVAC, por correio eletrónico, informando a outra parte da existência de um diferendo e as dúvidas na interpretação ou integração das disposições deste AE ou qualquer dos respetivos regulamentos.

4- Após o recebimento da convocatória prevista no número anterior, a parte recetora disporá de um prazo de 10 dias para designar os dois membros da comissão, devendo os trabalhos iniciar-se dentro dos 14 dias seguintes à referida receção por correio eletrónico, e a terminarem no prazo máximo de 45 dias.

5- As deliberações da comissão paritária serão reduzidas a escrito, em documento assinado pelos representantes de ambas as partes, cuja cópia será enviada às mesmas por correio registado com aviso de receção.

6- As deliberações da comissão paritária tomadas por maioria consideram-se para todos os efeitos como integrando o presente AE, devendo ser depositadas e publicadas nos mesmos termos do AE.

### Cláusula 36.<sup>a</sup>

#### Conflitos entre a TAP e o SNPVAC

1- A todo o tempo as partes podem acordar em submeter à arbitragem nos termos previstos no Código do Trabalho as questões laborais que resultem, nomeadamente, da interpretação, integração, celebração ou revisão do presente AE.

2- Na pendência de um conflito coletivo de trabalho as partes devem agir de boa-fé recorrendo se necessário aos meios de resolução de conflitos coletivos, nomeadamente, através da conciliação e mediação nos termos previstos no Código do Trabalho.

3- Em consequência do exposto no número anterior, a TAP e o SNPVAC comprometem-se a desencadear, observar e esgotar os mecanismos previstos neste AE para a solução de quaisquer diferendos.

### Cláusula 37.<sup>a</sup>

#### Serviços mínimos

1- Durante um conflito de trabalho que resulte numa declaração de greve, o SNPVAC e os tripulantes obrigam-se a assegurar a prestação de serviços mínimos adequados à satisfação de necessidades sociais impreteríveis.

2- O SNPVAC designará os tripulantes que ficarão adstritos à prestação dos serviços referidos no número anterior, até quarenta e oito horas antes do início do período de greve.

### Cláusula 38.<sup>a</sup>

#### Anexos do AE

Os regulamentos a seguir indicados são parte integrante do presente AE, sendo as correspondentes entradas em vigor e períodos de vigência e revisão regulamentados pela cláusula 2.<sup>a</sup>, «Vigência, denúncia e revisão», deste AE:

- Regulamento de Carreira Profissional do Tripulante de Cabine (RCPTC);
- Regulamento de Utilização e Prestação de Trabalho (RUPT);
- Regulamento de Composição de Tripulações (RCT);
- Regulamento de Retribuições, Reformas e Garantias Sociais (RRRGS);
- Regulamento de Proteção à Parentalidade (RPP);
- Regulamento de Trabalho a Tempo Parcial (RTTP);
- Regulamento da Base Operacional do Porto (RBOP).

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### Tratamento mais favorável

Sempre que a lei disponha de condições mais favoráveis às que ficam estabelecidas no presente, será esse o regime aplicado aos tripulantes de cabine.

#### Cláusula 40.<sup>a</sup>

##### Disposições transitórias

1- Este AE entra em vigor no dia 1 do mês seguinte ao da sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego*.

2- Com exceção do presente clausulado geral, da atualização salarial constante do número 3, da cláusula 2.<sup>a</sup>, «Vigência, denúncia e revisão» e do disposto no número 3 da presente cláusula, todos os demais regulamentos que implicam a adequação dos sistemas informáticos de gestão e controlo, e a criação de novas funcionalidades, entram em vigor até 1 de abril de 2024, ou na data de entrada em vigor do presente AE, se posterior. A implementação destes regulamentos será acompanhada pelas partes no gabinete de acompanhamento.

3- A atualização das categorias profissionais produzirá os seus efeitos retroativos a 1 de novembro de 2023, e o tempo decorrido entre de 1 de janeiro de 2021 e 1 de novembro de 2023 será contabilizado, nos devidos termos, para efeitos de escalonamento por antiguidade na categoria e na função.

4- A TAP paga um incentivo à assinatura do presente acordo de empresa aos tripulantes filiados no SNPVAC à data de início do processo de negociação, 31 de janeiro de 2023, correspondente a um vencimento base e meio do respetivo nível salarial definido no número 2 da cláusula 3.<sup>a</sup>, «Retribuição fixa mensal» do RRRGS, para o ano 2023.

5- O valor a pagar a cada tripulante será calculado tendo sempre por base a atualização da categoria profissional proveniente do descongelamento da evolução salarial, prevista no protocolo celebrado entre a TAP e o SNPVAC em 22 de janeiro de 2023.

#### Cláusula 41.<sup>a</sup>

##### Maior favorabilidade global

A TAP e o SNPVAC reconhecem expressamente este AE como globalmente mais favorável aos tripulantes de cabine, que toda a regulamentação anteriormente aplicável que este AE veio revogar.

#### Cláusula 42.<sup>a</sup>

##### Revogação de regulamentação coletiva anterior

Com a entrada em vigor do presente AE, são revogados:

a) O AE celebrado entre a TAP e o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil - SNPVAC, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 8, de 28 de fevereiro de 2006, na sua redação atual (\*), com exceção dos pontos 6 e 7 do regime transitório publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 45, de 8 de dezembro de 2011.

b) O acordo temporário de emergência, celebrado entre a TAP e o SNPVAC, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 9, de 8 de março de 2021, com exceção das seguintes cláusulas, que permanecem em vigor até 1 de abril de 2024 ou até à data de entrada em vigor do presente AE, se posterior:

i) Cláusula 4.<sup>a</sup>, número 1, alínea c) e alínea f) ponto c) e g);

ii) No que toca à alínea d) do número 1 da cláusula 4.<sup>a</sup>, a mesma manter-se-á em vigor para todas as tripulações aí referidas, salvo a tripulação do A321LR, cuja regulamentação se encontra no protocolo celebrado em 22 de janeiro de 2023.

iii) Na eventualidade dos regulamentos que implicam a adequação dos sistemas informáticos de gestão e controlo e a criação de novas funcionalidades entrarem em vigor antes de 1 de abril de 2024, a implementação destes regulamentos será acompanhada pelas partes no gabinete de acompanhamento, uma vez que a aplica-



bilidade das novas regras do presente AE e a revogação das correspondentes regras do acordo temporário de emergência terá de ocorrer em simultâneo.

c) As decisões de comissões paritárias, os acordos e os protocolos celebrados entre as partes outorgantes, com exceção do protocolo celebrado entre a TAP e o SNPVAC, em 22 de janeiro de 2023, que permanece em vigor até 1 de abril de 2024 ou na data de entrada em vigor do presente AE, se posterior.

(\*) Com última alteração publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 13, de 8 de abril de 2019.

O presente acordo de empresa foi celebrado pelas seguintes entidades, representadas pelos signatários abaixo indicados e na qualidade aí referidas:

Pela Transportes Aéreos Portugueses, SA:

*Luís Manuel da Silva Rodrigues*, na qualidade de presidente do conselho de administração da Transportes Aéreos Portugueses, SA, com poderes para o ato, em representação do conselho de administração, nos termos da alínea *m*) do artigo 17.º dos estatutos da empresa, e vinculando a empresa nos termos da alínea *a*) do número 1 do artigo 20.º dos referidos estatutos.

*Mário Rogério Carvalho Chaves*, na qualidade de vogal do conselho de administração da Transportes Aéreos Portugueses, SA, com poderes para o ato, em representação do conselho de administração, nos termos da alínea *m*) do artigo 17.º dos estatutos da empresa, e vinculando a empresa nos termos da alínea *a*) do número 1 do artigo 20.º dos referidos estatutos.

Pelo Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil - SNPVAC:

*Ricardo Penarroias*, na qualidade de presidente do SNPVAC.

*António Pimpão*, na qualidade de vice-presidente do SNPVAC.

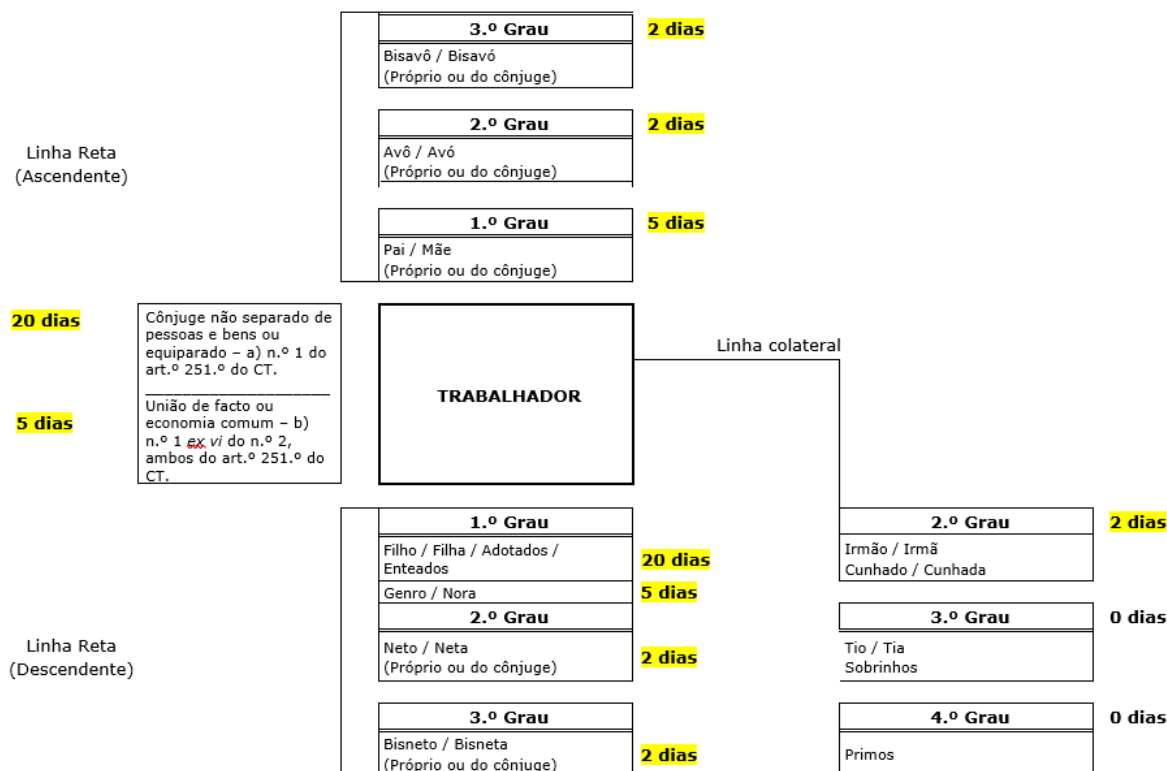
*Antonieta Tavares*, na qualidade de tesoureira do SNPVAC.

*Rute Revês*, na qualidade de secretária do SNPVAC.

*Eduardo Sousa*, na qualidade de vogal do SNPVAC.

*Carla Cardoso*, na qualidade de vogal do SNPVAC.

TABELA 1

Cláusula 30.<sup>a</sup> («Tipos de faltas), número 2, alíneas b), c) e d)**LINHAS E GRAUS DE PARENTESCO****Regulamento da Base Operacional do Porto (RBOP)**Cláusula 1.<sup>a</sup>**Objeto**

1-O presente regulamento tem por objeto a regulamentação da base operacional do Porto, incluindo a implementação de um quadro NW que se regerá pelas regras constantes do acordo de empresa («AE») a qualquer momento em vigor, com as especificidades previstas neste regulamento.

2-Para efeitos deste regulamento, Lisboa será considerada como a sede e não como base operacional.

Cláusula 2.<sup>a</sup>**Coordenador de tripulantes de cabine**

1-Será nomeado um coordenador de tripulantes de cabine para a base operacional sempre que haja um mínimo de 100 (cem) tripulantes de cabine colocados na base.

2-O coordenador de tripulantes de cabine deverá ser um tripulante de cabine da base operacional, que auxiliará e responderá diretamente ao coordenador da base operacional, bem como, à DTC.

Cláusula 3.<sup>a</sup>**Quadro de tripulantes da base operacional**

1-A TAP fixará, até 15 de dezembro de cada ano, de acordo com o plano estratégico e com o plano de exploração da empresa para o ano seguinte e após consulta e análise conjunta com o SNPVC, a dotação de tripulantes e composição dos quadros necessários para operação no ano civil seguinte da base operacional.

2- Os quantitativos definidos no número 1 poderão ser reajustados no caso de alteração significativa na operação prevista para a época IATA seguinte, após análise conjunta entre a TAP e o SNPVAC.

3- A Base operacional poderá ter quadros de NB, NW e WB se necessário e adequado à operação prevista, devendo ser negociados quadros de WB entre a TAP e o SNPVAC quando o número de linhas de aviões WB, com operação a partir do Porto, ultrapasse as 4 aeronaves.

4- Para efeitos da definição de quadros próprios da base operacional, a empresa informará antecipadamente o SNPVAC e todos os tripulantes, do respetivo plano, o qual conterà:

- a) O número de tripulantes baseados na base operacional, ordenados por função e categoria;
- b) As datas previstas de colocação de tripulantes na base operacional, se do plano resultarem vagas disponíveis;
- c) As datas previstas de saída de tripulantes da base operacional, se do plano resultar redução no seu número.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### Criação quadro NW

1- Com a entrada em vigor do presente regulamento ficam imediatamente previstas as seguintes necessidades no quadro de tripulantes de cabine NW da base do Porto:

- a) 45 chefes de cabine (a partir de 1 de janeiro de 2026, supervisores de cabine); e,
- b) 150 assistentes/comissários de bordo.

2- A integração de tripulantes de cabine no quadro de NW da base do Porto pressupõe a existência de vagas nas respetivas funções e categorias, processando-se nos termos previstos no atual AE, com as especificidades previstas nas alíneas seguintes:

a) Os quantitativos definidos no número 1 desta cláusula serão revistos até ao final do verão IATA e reajustados em função da previsão comercial para o verão IATA do ano seguinte;

b) A integração no quadro NW será feita em regime de voluntariado, por ordem decrescente de antiguidade;

c) Os tripulantes da base do Porto que, tendo condições, não queiram transitar para o quadro de NW, manter-se-ão no quadro de NB, nos termos contratuais e convencionais a que estão obrigados;

d) Os quantitativos definidos no número 1 desta cláusula, bem como os que resultarem da aplicação do previsto na alínea a) no número 2, serão subtraídos do número de elementos atualmente pertencentes à base do Porto que:

i) Em cada uma destas categorias e de acordo com o previsto nas alíneas b) e c) do número 2, optem por se manter no quadro de NB no Porto;

ii) Estando na base do Porto, não tenham, por antiguidade entre os voluntários, o direito a ingressar nesse quadro;

iii) Estejam colocados na base do Porto e não tenham as condições previstas no atual acordo de empresa para integrar um quadro de NW;

e) As vagas que resultarem da aplicação do previsto na alínea d) serão preenchidas por voluntários, respeitando a antiguidade na categoria (*senum*) e as restantes regras definidas no atual AE e de acordo com os seguintes critérios (ordenados por ordem decrescente de prioridade):

i) Os tripulantes já baseados na base do Porto e pertencentes a outro quadro da mesma base;

ii) Os tripulantes que tenham sido transferidos, ou nomeados para transferência, dessa base para a sede da empresa (Lisboa), por redução de vagas, de acordo com o previsto no número 5 desta cláusula;

iii) Todos os outros tripulantes;

3- A integração inicial no quadro NW da base operacional do Porto, para o preenchimento das vagas definidas no número 1, será por um período mínimo de um ano.

4- A data de integração no quadro de NW da base operacional do Porto é o mês e o ano de colocação do tripulante nessa base, na respetiva categoria, ordenada, em caso de igualdade, por ordem decrescente de escalonamento na categoria (*senum*).

5- No caso dos tripulantes que não estejam colocados na base do Porto, a colocação da base do Porto efetiva-se logo após o posicionamento que a antecede. Após o posicionamento do tripulante da base do Porto ser-lhe-ão obrigatoriamente atribuídos dois períodos de 48 horas de folga (96 horas).

6- Sempre que se verifique a abertura de mais vagas para o quadro de NW da base operacional do Porto, as mesmas serão preenchidas por voluntariado, respeitando as regras previstas no AE e neste regulamento, após a auscultação de todos os potenciais voluntários com um prazo mínimo de 7 dias. Não serão aceites pedidos para voluntariado de tripulantes de cabine que estejam integrados em listas definitivas de promoção ou progressão técnica para o quadro de WB, excluindo os casos em que o recusem de forma expressa.

7- No caso da eventual diminuição das necessidades no quadro NW ora criado, o regresso à sede da empresa (Lisboa) ou à base/quadro anterior, far-se-á respeitando a maior antiguidade entre voluntários e, não sendo suficientes, pelos que dentro de cada função têm uma data mais recente de integração na base do Porto ordenados entre si por ordem crescente de antiguidade na função, observando-se ainda as seguintes regras:

- a) O tempo mínimo de aviso dos tripulantes nomeados para colocação na sede da empresa (Lisboa) é de 90 dias;
- b) No regresso à sede da empresa (Lisboa) o tripulante integrará o quadro que lhe competir de acordo com a sua senioridade na função;
- c) Após o voo de posicionamento do tripulante na sede de Lisboa ser-lhe-ão obrigatoriamente atribuídos dois períodos de 48 horas de folga (96 horas).

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### Preenchimento de vagas

A integração de tripulantes de cabine em quadro próprio da base operacional pressupõe a existência de vaga nas funções e categorias previstas no plano publicado, processando-se nos termos previstos nas alíneas seguintes:

- a) A integração em quadro próprio da base operacional será feita em regime de voluntariado, por ordem decrescente de antiguidade, ficando os tripulantes aderentes afetos a esta base;
- b) Não havendo voluntários em número suficiente para o preenchimento das vagas existentes, a empresa pode contratar diretamente tripulantes para a base operacional para a categoria de CAB, neste caso será esta a base que constará do contrato de trabalho;
- c) Não serão aceites pedidos para voluntariado, de tripulantes de cabine que estejam integrados em listas definitivas de promoção ou progressão técnica noutra base, excluindo os casos em que o recusem de forma expressa.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### Colocação na base operacional

1- Os tripulantes candidatos às vagas existentes nos quadros da base operacional, serão colocados na mesma, por ordem decrescente de antiguidade, de acordo com os seguintes critérios, ordenados por ordem decrescente de prioridade:

- a) Os tripulantes já baseados na base operacional e pertencentes a outro quadro da mesma;
- b) Os tripulantes que estejam ou tenham estado colocados na base operacional, em regime de voluntariado nos últimos cinco anos imediatamente anteriores à data da publicação do plano;
- c) Os tripulantes que tenham sido transferidos, ou nomeados para transferência, dessa base para a sede da empresa (Lisboa), por redução de vagas em consequência do plano imediatamente anterior;
- d) Todos os outros tripulantes.

2- A data de integração na base operacional é o mês e o ano de colocação do tripulante nessa base, na respetiva categoria, ordenada, em caso de igualdade, por ordem decrescente de escalonamento na categoria (*senum*).

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### Progressão técnica

1- Todos os tripulantes de cabine sediados na base do Porto têm direito à progressão na carreira profissional por escalonamento na categoria.

2- A progressão técnica, caso haja vagas, poderá ocorrer dentro do quadro da respetiva base, cumprido que seja o disposto na cláusula 14.<sup>a</sup>, «Progressão técnica», do Regulamento de Carreira Profissional do Tripulante de Cabine.

3- Caso o tripulante que tenha aceite o previsto no número anterior, requeira mudança para a sede, mantendo-se no quadro para o qual progrediu na base operacional em que se encontra, aquela apenas poderá ser considerada se tiver vaga em função da sua antiguidade na empresa ou se for dada a possibilidade de progressão técnica, na base solicitada, aos tripulantes de cabine com maior antiguidade do que o requerente à data da sua progressão, salvo recusas ou inaptidões.

### Cláusula 8.<sup>a</sup>

#### Promoção

1- Todos os tripulantes de cabine sediados nas bases operacionais têm direito à promoção na carreira profissional por escalonamento na categoria, em respeito do previsto neste AE para o processo de promoção.

2- O preenchimento de vagas para promoção na base operacional do Porto, realizar-se-á por ordem decrescente de antiguidade de todos os tripulantes de cabine da empresa, com a categoria profissional para a qual existe a necessidade de preenchimento de vagas, sendo elaborada uma comunicação de serviço, onde constará o número de vagas estimado.

3- O previsto no número 1 da cláusula 7.<sup>a</sup>, «Renúncia ao acesso», do Regulamento de Carreira Profissional do Tripulante de Cabine, não inibe o acesso à promoção para outra base.

4- Caso o tripulante que tenha aceite a promoção requeira mudança para a sede, esta apenas poderá ser considerada quando o tripulante tiver vaga em função da sua antiguidade.

### Cláusula 9.<sup>a</sup>

#### Mudança de base

1- Nos casos em que o tripulante de cabine tenha acesso e opte pela progressão técnica e/ou promoção ou pretenda transitar para quadro cuja vaga seja inexistente na sua base operacional, será colocado na sede da empresa (Lisboa), sem prejuízo do respeito pelas regras de escalonamento aplicáveis.

2- Os tripulantes de cabine da base operacional do Porto que pretendam, por vontade própria, ser colocados noutra base ou na sede de Lisboa, deverão manifestar essa vontade por escrito ao coordenador da base operacional do Porto, indicando a data em que pretendem ser transferidos, com uma antecedência mínima de 90 dias.

3- A colocação na nova base ou na sede de Lisboa será aceite logo que seja possível a substituição do tripulante requerente por um voluntário com a mesma função e categoria, cumpridos que sejam os requisitos da cláusula 5.<sup>a</sup>, «Preenchimento de vagas» e da cláusula 6.<sup>a</sup>, «Colocação na base operacional» do presente regulamento.

4- Havendo vários interessados em serem transferidos da base operacional do Porto, os mesmos serão ordenados por ordem decrescente de antiguidade na respetiva categoria.

5- No regresso à sede da empresa (Lisboa), o tripulante poderá optar por regressar ao quadro a que pertencia na altura da sua colocação na base operacional do Porto, mediante existência de vaga e tendo em conta a senioridade.

6- A transferência para outra base operacional implicará vaga na função na nova base.

### Cláusula 10.<sup>a</sup>

#### Redução do quadro da base operacional do Porto

1- A decisão da redução do número de vagas do quadro de tripulantes da base operacional do Porto deverá ser fundamentada e comunicada previamente ao SNPVAC e aos tripulantes.

2- Se, por via do plano, houver necessidade de reduzir o número de tripulantes de cabine da base operacional do Porto, os tripulantes nomeados serão colocados na sede da empresa (Lisboa).

3- Para efeitos no número anterior, os tripulantes nomeados serão os que tenham sido colocados na base operacional do Porto há menos tempo, ordenados entre si por ordem crescente de antiguidade em cada função.

4- Os tripulantes da base operacional do Porto que tenham sido contratados ao abrigo do disposto na alínea b) da cláusula 5.<sup>a</sup>, «Preenchimento de vagas», poderão optar pela sua integração noutra base ou na sede da empresa (Lisboa), caso haja vaga, ou pela denúncia do seu contrato de trabalho, sendo que, em caso de denúncia, terão direito à compensação prevista na lei, que em cada momento esteja em vigor para as situações de extinção de posto de trabalho, mas nunca inferior ao montante correspondente a três remunerações fixas mensais ( $VB + VS$ ).

5- O tempo mínimo de aviso aos tripulantes nomeados para colocação na sede da empresa (Lisboa) é de 90 dias.

### Cláusula 11.<sup>a</sup>

#### Deslocações em serviço

1- As deslocações em serviço 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) Refrescamentos, treino ou cursos de salvamento, cursos de formação ou outros a que os tripulantes de cabine estejam obrigados pela empresa ou pelo regulador;
- b) As ordenadas pela empresa;
- c) Curso de promoção, progressão, transição ou qualificação em equipamento a que os tripulantes de cabine tenham acesso ou sejam nomeados, até à data de promoção ou largada no novo quadro/categoria/função.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Regime de utilização do quadro de NW

1- A utilização dos tripulantes de cabine do quadro de NW da base do Porto é feita no estrito cumprimento do acordo de empresa, bem como dos regulamentos que o integram e demais legislação em vigor, com as adaptações aqui reguladas:

- a) Aos tripulantes do quadro de NW da base do Porto poderão ser planeados e/ou atribuídos mensalmente serviços de voo em equipamentos NB e WB, desde que respeitados todos os tempos de repouso e folgas semanais inerentes a cada tipo de operação;
- b) Entre duas folgas o tripulante só pode ser utilizado num tipo de equipamento (NB ou WB), sem prejuízo da possibilidade de, numa rotação para um destino de longo curso com estadia em LAD ou EWR/JFK os voos de ida e de regresso poderem ser operados em diferentes tipos de equipamento; qualquer outro destino terá obrigatoriamente de ser acordado com o SNPVAC;
- c) Os tripulantes do quadro NW da base operacional do Porto só poderão ter rotações que contenham sectores em aviões WB para os destinos que sejam operados pela TAP a partir do Porto nesse mesmo tipo de avião;
- d) Os tripulantes do quadro de NW da base operacional do Porto não poderão ser planeados nem ser nomeados para rotações e/ou sectores em aviões WB a partir da base de Lisboa, exceto para regresso à base operacional do Porto;
- e) No mesmo PSV, o tripulante só poderá operar o mesmo tipo de equipamento (NB ou WB);
- f) No decurso de uma rotação de longo curso, após a chegada à sede de Lisboa que implique descanso intermédio na sede, o tripulante apenas poderá ser utilizado para voo de regresso direto à base operacional do Porto, cumpridos que sejam os tempos de repouso e tempos de transição estabelecidos;
- g) A análise do volume de operação será feita em conjunto entre TAP e o SNPVAC até ao final de novembro de cada ano civil.

2- A TAP observará o princípio de equidade de linha na distribuição do trabalho pelos elementos da mesma função e quadro da base operacional do Porto.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Férias, folgas e respetivas trocas

1- Será aplicado à base operacional do Porto, de forma independente, o que a cada momento estiver definido e/ou acordado nas regras e procedimentos de atribuição de férias, folgas, incluindo o sistema de pretensões individuais.

2- As trocas de férias e folgas são aprovadas na sede da empresa (Lisboa) e apenas serão possíveis entre elementos da mesma base.

3- Em caso de mudança de base por motivo de redução do número de tripulantes na base operacional, os tripulantes terão direito a uma folga de 96 horas, imediatamente antes do seu 1.º voo na nova base.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Disposições transitórias

As disposições previstas neste regulamento são aplicáveis aos tripulantes a prestar serviço na base operacional do Porto à data da entrada em vigor do mesmo.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Disposição final

1- O disposto no presente regulamento aplicar-se-á à base operacional do Porto.

2- Caso optem por promoção, progressão ou mudança que origine cessação de colocação na base operacional do Porto, os tripulantes deixarão de estar abrangidos por este regulamento a partir da data da integração na sede da empresa (Lisboa).

3-Sem prejuízo da aplicação do presente regulamento, o SNPVAC e a empresa podem acordar outras regras que se imponham pelas especificidades próprias da base operacional do Porto.

## Regulamento de Carreira Profissional de Tripulante de Cabine (RCPTC)

### Cláusula 1.<sup>a</sup>

#### Objeto e âmbito pessoal

O presente regulamento define a profissão de tripulante de cabine e as categorias profissionais inerentes e estabelece as regras a observar na evolução da carreira profissional.

### Cláusula 2.<sup>a</sup>

#### Definições

Para os efeitos do disposto no presente regulamento, considera-se que:

a) «Avaliação contínua» consiste na apreciação permanente dos tripulantes de cabine, consubstanciada na análise das fichas de avaliação, de acordo com o respetivo regulamento. O regulamento de avaliação será elaborado pela TAP, com a colaboração do SNPVAC podendo, por iniciativa conjunta, ser criado um grupo de trabalho com vista à melhoria do sistema de avaliação e desempenho;

b) «Limitação» consiste na perda temporária ou definitiva de requisitos técnicos, resultante da falta de treino ou de conhecimento técnico, comprovada pelos resultados negativos da avaliação contínua do desempenho referente aos últimos 12 meses;

c) «Processo de avaliação» consiste na apreciação por uma comissão de avaliação dos requisitos essenciais ao desempenho das funções inerentes à categoria de S/C (ou de S/C e C/C até 31 de dezembro de 2025);

d) «Progressão técnica» consiste na passagem do tripulante dentro da mesma categoria do quadro de NB para o quadro de NW ou para o quadro de WB, ou do quadro de NW para o quadro de WB;

e) «Promoção» consiste no acesso do tripulante à categoria profissional imediatamente superior;

f) «Restrição» consiste na perda temporária ou definitiva de qualidades físicas ou cognitivas, comprovada pelo *cabin medical report*, emitido pela entidade aeronáutica competente ou pela ficha de aptidão, emitida pelos serviços de medicina do trabalho;

g) «Tripulante de cabine (*cabin crew*)» é o indivíduo que, não fazendo parte da tripulação técnica, desempenha, no interesse da segurança de voo, funções que lhe são atribuídas pelo operador de acordo com as suas licenças, qualificações e autorizações.

### Cláusula 3.<sup>a</sup>

#### Categorias profissionais

1- A profissão de tripulante de cabine compreende as seguintes categorias profissionais:

1.1- *Supervisor de cabine (S/C)* - É o tripulante que se encontra devidamente qualificado pela entidade aeronáutica nacional ou pela empresa para, nos equipamentos de *wide body*, supervisionar e executar o serviço de cabine por forma que seja prestada completa assistência aos passageiros e à tripulação, assegurando o cumprimento das normas de segurança, a fim de lhes garantir conforto e segurança durante o voo, segundo as normas e rotinas estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo. A responsabilidade inerente ao exercício das funções de S/C abrange ainda:

a) A verificação dos itens de segurança, de acordo com a respetiva *check-list*, bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e aos seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência;

b) A coordenação do serviço nas várias zonas do avião, orientando os chefes de zona (C/C) nas tarefas respetivas e nelas participando quando e onde entenda necessário;

c) A elaboração, com a colaboração dos C/C, da documentação geral referente ao serviço de cabine, aos passageiros, à tripulação e à carga do avião;

d) Nas escalas sem representação da empresa, quando necessário, com a supervisão do comandante e em cooperação com os C/C, a realização das diligências adequadas ao alojamento e à alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes;

e) A modificação das rotinas do serviço de cabine, mediante informação prévia ao comandante, sempre que razões prementes o justifiquem;

f) A assunção da responsabilidade pela qualidade do serviço na cabine, diretamente perante o comandante.

1.2- *Chefe de cabine (C/C)* - É o tripulante que se encontra devidamente qualificado pela entidade aeronáutica nacional ou pela empresa para, nos equipamentos de *wide body* e *narrow body*, chefiar e executar o serviço de zona ou de cabine, respetivamente, para que seja prestada completa assistência aos passageiros e à tripulação, assegurando o cumprimento das normas de segurança, a fim de lhes garantir conforto e segurança durante o voo, segundo as normas e rotinas estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo. A responsabilidade inerente ao exercício das funções de C/C abrange ainda:

a) A verificação dos itens de segurança de acordo com a respetiva *check-list*, bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência;

b) A coordenação do serviço em toda a cabine do avião e a orientação dos restantes tripulantes de cabine nas tarefas respetivas;

c) A elaboração, com a colaboração dos outros elementos responsáveis, da documentação geral referente ao serviço de cabine, passageiros, tripulação e carga do avião;

d) Nas escalas sem representação da empresa, quando necessário, com a supervisão do comandante e a colaboração dos outros tripulantes, a realização das diligências adequadas ao alojamento e à alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes;

e) A modificação das rotinas do serviço de cabine, mediante informação prévia ao comandante sempre que razões prementes o justifiquem;

f) A assunção da responsabilidade pela qualidade do serviço de cabine, diretamente perante o comandante; enquanto chefe de zona, a assunção da responsabilidade diretamente perante o S/C.

1.3- *Comissário/assistente de bordo (CAB)* - É o tripulante, devidamente qualificado pela entidade aeronáutica nacional ou pela empresa, que colabora diretamente com o chefe de cabine, para que seja prestada assistência aos passageiros e à tripulação, assegurando o cumprimento das normas de segurança, a fim de lhes garantir conforto e segurança durante o voo, segundo as normas e rotinas estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo. A responsabilidade inerente ao exercício das funções de CAB abrange ainda:

a) A verificação dos itens de segurança, de acordo com a respetiva *check-list*, bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e aos seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência;

b) É responsável, perante o chefe de cabine, pelo cumprimento da *check-list pre-flight*;

c) Nas escalas sem representação da empresa, quando necessário, colabora com o chefe de cabine nas diligências adequadas ao alojamento e à alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes;

d) É diretamente responsável perante o chefe de cabine pelo serviço executado.

2- A partir do planeamento de janeiro de 2026, a profissão de tripulante de cabine compreenderá as seguintes categorias profissionais:

2.1- *Supervisor de cabine (S/C)* - Tripulante que se encontra devidamente qualificado pela entidade aeronáutica nacional ou pela empresa, para supervisionar e executar o serviço de cabine para que seja prestada completa assistência aos passageiros e tripulação, assegurando o cumprimento das normas de segurança, a fim de lhes garantir conforto e segurança durante o voo, segundo as normas e rotinas estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo. A responsabilidade inerente ao exercício das funções de chefia, abrange ainda:

a) A verificação dos itens de segurança, de acordo com o respetivo *check-list*, bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência;

b) A função de supervisor do voo (S/V) - 1.º responsável a bordo em equipamentos WB - Nos voos com dois supervisor de cabine, a função é exercida pelo S/C com maior antiguidade na categoria (*senum*);

c) A coordenação do serviço nas várias zonas do avião, orientando os chefes de zona, quando existam, ou dos restantes tripulantes nas tarefas respetivas e nelas participando quando e onde entenda necessário;

d) A elaboração, com a colaboração dos chefes de zona, quando existam, ou dos restantes elementos responsáveis da documentação geral referente ao serviço de cabine, passageiros, tripulação e carga do avião;

e) Nas escalas sem representação da empresa, quando necessário, com a supervisão do comandante e em cooperação com os chefes de zona, quando existam ou dos restantes tripulantes, a realização das diligências adequadas ao alojamento e alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes;

f) A modificação das rotinas do serviço de cabine, mediante informação prévia ao comandante e menção em relatório de cabine, sempre que razões prementes o justifiquem;

g) A assunção da responsabilidade pela qualidade do serviço na cabine, diretamente perante o comandante, quando 1.º responsável a bordo; enquanto chefe de zona, a assunção da responsabilidade diretamente perante o supervisor do voo (S/V).



2.2- *Comissário/assistente de bordo (CAB)* - Tripulante, devidamente qualificado pela entidade aeronáutica nacional ou pela empresa, que colabora diretamente com o supervisor de cabine, para que seja prestada assistência aos passageiros e tripulação, assegurando o cumprimento das normas de segurança, a fim de lhes garantir conforto e segurança durante o voo, segundo as normas e rotinas a bordo estabelecidas e tendo em conta os meios disponíveis a bordo. A responsabilidade inerente ao exercício das funções de CAB abrange ainda:

- a) A verificação dos itens de segurança, de acordo com o respetivo *check-list*, bem como o cumprimento dos procedimentos de segurança respeitantes ao avião e seus ocupantes, com vista a assegurar o salvamento destes em caso de emergência;
- b) É responsável, perante o supervisor de cabine, pelo cumprimento do *check-list pre-flight*;
- c) Nas escalas sem representação da empresa, quando necessário, colabora com o supervisor de cabine nas diligências adequadas ao alojamento e alimentação convenientes dos passageiros e tripulantes;
- d) É diretamente responsável, perante o supervisor de cabine, pelo serviço executado.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### Admissão e evolução na carreira profissional

1- Os tripulantes são admitidos na categoria profissional de comissário/assistente de bordo (CAB), e estão afetos durante os 12 meses iniciais ao quadro de *narrow body* (NB).

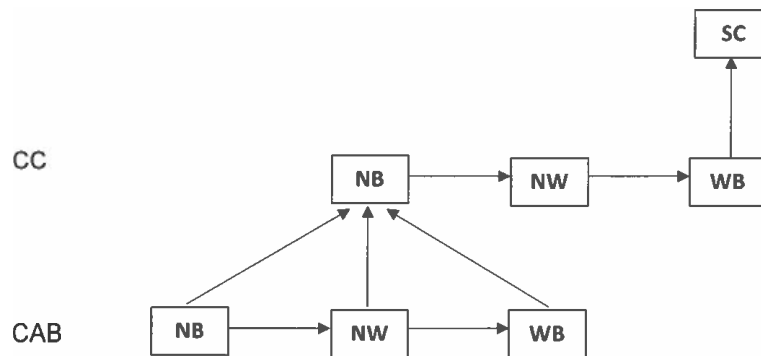
2- Para os tripulantes admitidos com contrato de trabalho a termo certo, aplica-se o regime previsto na lei em cada momento em vigor, salvo no que respeita à duração máxima do contrato de trabalho, que não poderá ser superior a 18 meses.

3- Até 1 de janeiro de 2026, os C/C aos quais seja facultado prestar serviços de voo exclusivamente em equipamentos NB e que pretendam evoluir na carreira profissional para S/C só poderão ter essa evolução, verificadas as condições e os requisitos gerais estabelecidos neste regulamento, após um período mínimo de 18 meses de prestação de serviços nos equipamentos WB.

4- Até ao fim do planeamento de dezembro de 2025, a evolução dos tripulantes de cabine na respetiva carreira profissional efetivar-se-á pelas seguintes categorias profissionais:

- Comissário/assistente de bordo;
- Chefe de cabine; e,
- Supervisor de cabine.

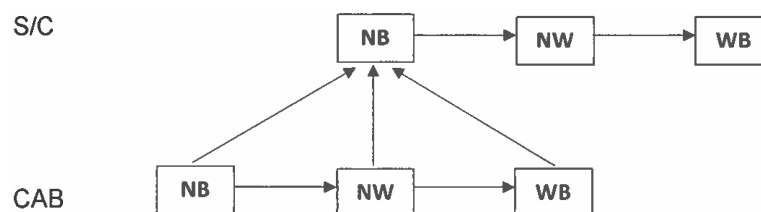
Respeitando o seguinte esquema de promoção e progressão:



5- A partir do planeamento de janeiro de 2026, a evolução dos tripulantes na respetiva carreira profissional efetivar-se-á pelas seguintes categorias profissionais:

- Comissário/assistente de bordo; e,
- Supervisor de cabine.

Respeitando o seguinte esquema de promoção e progressão:



6- Após o período de transição mencionado no número 4, os tripulantes com funções de supervisor de cabine em equipamentos WB:

- a) Asseguram as funções de supervisor do voo (S/V);
- b) Em cada período de serviço de voo será designado um supervisor do voo (S/V), como 1.º responsável a bordo em equipamentos WB, que corresponderá ao supervisor de cabine com maior antiguidade na categoria (*senum*).

7- A cada dois anos, durante o primeiro semestre, a TAP promoverá um inquérito para aferir as pretensões individuais de mudança de quadro por forma a permitir que havendo interessados em progredir de quadro, cumpridas as regras de progressão técnica, possam ocupar as vagas dos que manifestarem interesse em regressar.

8- As primeiras transições de categoria profissional ao abrigo do número 7 desta cláusula deverão efetivar-se até 31 de agosto de 2025 por forma a serem tomadas em consideração aquando do planeamento de férias.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### Evolução salarial

1- Nos termos do protocolo celebrado entre a TAP e o SNPVAC a 22 de janeiro de 2023, a TAP irá considerar a antiguidade de serviço transcorrida no período de vigência do acordo temporário de emergência, para efeitos de reconhecimento do tempo de carreira e de progressão profissional, sem pagamentos retroativos, aspetos que ficaram congelados ao abrigo daquele instrumento.

2- De acordo com o número 1 da presente cláusula, a evolução salarial irá processar-se de acordo com os seguintes escalões, após ser efetuado o referido descongelamento e a respetiva atualização e enquadramento das categorias profissionais:

Até 31 de dezembro de 2023	Após 1 de janeiro de 2024	Após 1 de janeiro de 2026
CAB Início	N/A	N/A
CAB - De 0 a 5	CAB - De 0 a 5	CAB - De 0 a 5
C/C - De 1 a 3	C/C - De 1 a 3	S/C - De 1 a 7
S/C - De 1 a 3	S/C - De 1 a 3	

3- A evolução salarial, nos escalões indicados no quadro do número anterior, terá associado um período de permanência mínimo de 4 (quatro) anos, contabilizados nos termos da cláusula 16.<sup>a</sup> «Exercício efetivo de função» do clausulado geral salvo as seguintes exceções:

- a) Evolução de CAB 0 para CAB 1 que terá associado um período de permanência de três anos, contabilizados nos termos da Cláusula 16.<sup>a</sup> «Exercício efetivo de função» do clausulado geral;
- b) Evolução de CAB 5 que dependerá da promoção para C/C ou, a partir de 1 de janeiro de 2026, para S/C;
- c) Evolução de qualquer nível de CAB em caso de promoção;
- d) Até 31 de dezembro de 2025, a evolução de CC 3 para S/C que dependerá, igualmente, de promoção.

4- A evolução salarial terá lugar, salvo verificação das seguintes situações:

- a) Existência de sanções disciplinares que não sejam repreensões simples no período de permanência no escalão detido;
- b) Pendência de processos disciplinares;
- c) Ocorrência de motivo justificativo em contrário relacionado com exercício ou conduta profissional, desde que expresso e fundamentado por escrito.

5- No caso previsto na alínea b) do número 4 a evolução salarial só não se efetivará enquanto não estiver concluído o processo disciplinar e se dele resultar a aplicação de sanção disciplinar que não seja repreensão simples; se do processo disciplinar resultar sanção de repreensão simples ou ausência de sanção, a evolução será efetivada com efeitos a partir da data em que devia ter tido lugar.

6- No caso previsto na alínea c) do número 4, o motivo invocado será comunicado, em documento escrito, ao tripulante, que o poderá contestar e dele recorrer; a impugnação será apreciada por uma comissão constituída nos termos da cláusula 10.<sup>a</sup>, «Comissão de avaliação», e, se for considerada procedente, a evolução será efetivada com efeitos a partir da data em que devia ter tido lugar.

7- Ocorrendo qualquer motivo impeditivo da evolução salarial, ao abrigo do número 4, a mesma terá lugar no ano imediatamente seguinte, salvo se ocorrer, então, o mesmo ou outro motivo impeditivo; a inexistência de motivos impeditivos será referenciada a um número de anos, seguidos ou interpolados, correspondente à permanência mínima no escalão possuído.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### Vagas para promoção

1- Quando for necessária a formação/qualificação de tripulantes para o preenchimento de vagas para promoção, será elaborada uma comunicação de serviço donde constarão o número de vagas estimado e a lista provisória dos candidatos, ordenados por escalonamento na categoria. A data da publicação desta comunicação de serviço é, para todos os efeitos, a data do início do processo.

2- A lista provisória referida no número anterior incluirá, no número estimado das vagas a promover, todos os tripulantes que, na data da sua publicação, não se encontrem na situação de renúncia ao acesso nos termos da cláusula seguinte.

3- Dentro de um prazo de 10 dias consecutivos os tripulantes interessados poderão reclamar contra a respetiva inclusão ou não inclusão na lista provisória dos candidatos publicada.

4- Após o decurso de um prazo de 10 dias consecutivos a contar da data da publicação da lista provisória, será publicada a lista definitiva dos candidatos, que incluirá os tripulantes cuja reclamação contra a não inclusão na lista provisória seja considerada procedente e atendível, e excluirá os tripulantes que hajam entretanto renunciado ao acesso, bem como os que não sejam elegíveis por motivos objetivos, designadamente, a falta de aproveitamento em curso anterior, o não exercício efetivo de função/proficiência, entre outros.

5- Os candidatos que tenham sido avaliados e selecionados e que mantenham válida essa avaliação, nos termos dos números 3 e 4 da cláusula 11.<sup>a</sup>, «Processo de avaliação», poderão ser imediatamente nomeados para frequência do curso de acesso, logo que haja curso de promoção.

6- As vagas a preencher reportam-se à base em que se situam, pelo que os candidatos que se habilitem ao respetivo preenchimento aceitam tacitamente a sua colocação voluntária, temporária ou definitiva, nessa base.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### Renúncia ao acesso

1- Se um tripulante renunciar à promoção, permanecendo, em consequência de tal facto, na categoria, não poderá, antes que sejam decorridos 12 meses contados a partir da data da renúncia, ser incluído na lista provisória, nem solicitar a promoção a que tenha renunciado.

2- A renúncia à promoção é válida por 12 meses, não renováveis automaticamente, a contar da data da comunicação do início do processo.

3- Após o decurso de um prazo de 10 dias consecutivos a contar a partir da data da publicação da lista de provisória de candidatos, não são aceites renúncias à efetivação do acesso.

4- As renúncias têm de ser comunicadas por escrito até 10 dias consecutivos a contar da data da publicação da lista provisória de candidatos.

5- No caso de não se preencherem todas as vagas por motivo de recusas, as vagas remanescentes serão preenchidas pela ordem inversa de antiguidade entre os tripulantes que reúnam condições.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### Avaliação para promoção

As promoções na carreira dependem do processo específico de avaliação, a que alude a alínea c) da cláusula 2.<sup>a</sup>, «Definições» deste regulamento.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Fatores de condicionamento das promoções

Consideram-se fatores de condicionamento para a promoção:

a) A falta de aproveitamento no curso para a promoção em causa, se ocorrido há menos de 12 meses contados a partir da data em que foi definitivamente registada a falta de aproveitamento, até à data do início do processo, fixada no número 1 da cláusula 6.<sup>a</sup>, «Vagas para promoção»;

b) Razões médicas fundamentadas de acordo com as recomendações dos organismos internacionais, nacionais, e das estabelecidas pela empresa;

c) O não cumprimento do exercício efetivo de função nos últimos 12 meses, sendo necessária a realização de 75 % da média ponderada dos últimos 12 meses de horas de *block* realizadas pelos tripulantes da mesma categoria/quadro em que o tripulante preste serviço;

d) Todos os tripulantes que se encontrem abrangidos pelas situações descritas no número 2 da cláusula 16.<sup>a</sup>, «Exercício efetivo de função», do clausulado geral do AE, terão direito mensalmente ao crédito da média diária ponderada das horas de voo realizadas pelos tripulantes na mesma categoria/quadro multiplicada pelo número de dias em que usufruem do regime previsto na mesma.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Comissão de avaliação

1- A nomeação dos elementos que constituem a comissão de avaliação é da exclusiva competência da empresa. A comissão de avaliação será maioritariamente constituída por elementos do quadro de tripulantes de cabine da empresa, e o SNPVAC, querendo, far-se-á representar por um elemento com o estatuto de observador e a TAP de um elemento do gabinete jurídico-laboral.

2- A comissão de avaliação, nos termos do número 1, será constituída por cinco elementos efetivos e dois suplentes, que poderão substituir qualquer dos efetivos em caso de impedimentos de qualquer destes.

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Processo de avaliação

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

a) A análise dos resultados do sistema de avaliação contínua dos últimos 24 meses;

b) A assiduidade dos últimos 24 meses, a contar da data do início do processo;

c) O registo disciplinar dos últimos 24 meses a contar da data do início do processo;

d) O resultado dos testes psicológicos para chefia;

e) O parecer escrito da direção de tripulantes de cabine consubstanciado na análise dos processos individuais e dos elementos obrigatórios constantes desta cláusula.

2- A empresa poderá considerar ainda outros elementos escritos, deles dando conhecimento antecipado aos tripulantes através da sua publicação com uma antecedência mínima de 90 dias em relação à data da comissão de avaliação.

3- O resultado do processo de avaliação mantém-se válido para processos de avaliação subsequentes desde que não tenha decorrido prazo superior a 24 meses contado a partir da data da deliberação da comissão de avaliação.

4- Não é aplicável o disposto no número anterior se no prazo dos 24 meses nele referido ocorrerem razões que recomendem nova avaliação, devendo desse facto ser informado o tripulante no prazo de 90 dias a contar da ocorrência.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Resultado do processo de avaliação

1- A comissão de avaliação comunica o resultado do processo de avaliação, individualmente e por escrito, através de correio registado ou de mensagem de correio eletrónico, aos avaliados no prazo de 15 dias consecutivos após o encerramento do respetivo processo, através da hierarquia competente.

2- Se o resultado do processo de avaliação for de inaptidão, o documento escrito deverá especificar as razões da mesma, fundamentando-a com os elementos objetivos referidos na cláusula 11.<sup>a</sup>, «Processo de avaliação».

3- A promoção dos candidatos considerados aptos só se concretiza após a aprovação no respetivo curso de promoção.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Reclamações

1- Os tripulantes que considerem haver vício ou erro lesivo dos seus interesses profissionais poderão reclamar, no prazo de 15 dias consecutivos a contar a partir da data em que a informação chegou ao seu conhecimento.

2- A reclamação será analisada pelo diretor de pessoal de cabine, em conjunto com o diretor de operações de voo, que decidirão ouvindo previamente a comissão de avaliação, incluindo o observador do SNPVAC e o

elemento do gabinete jurídico-laboral, se presentes na reunião, devendo comunicar a decisão final ao interessado no prazo de 15 dias consecutivos a contar a partir da data da receção da última reclamação.

3- Só após decorridos todos os prazos de reclamação poderá a TAP iniciar o curso de formação/qualificação necessário para a promoção.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Progressão técnica

1- Quando ocorrerem vagas para a progressão técnica, será elaborada uma comunicação de serviço donde constarão o número estimado de vagas e a lista provisória dos candidatos, ordenados por escalonamento na categoria. A data da publicação desta comunicação de serviço é, para todos os efeitos, a data do início do processo.

2- As vagas a preencher reportam-se à base em que se situam, pelo que os candidatos que se habilitem ao respetivo preenchimento aceitam tacitamente a sua colocação voluntária, temporária ou definitiva, nessa base.

3- Qualquer tripulante poderá recusar a progressão técnica num prazo de 10 dias consecutivos após a publicação da respetiva lista.

4- A lista provisória referida no número 1 não incluirá os tripulantes que tenham renunciado, há menos de 12 meses, à progressão técnica.

5- A lista provisória referida no número 1 incluirá todos os tripulantes que, na data da sua publicação, não se encontrem na situação de renúncia ao acesso nos termos da cláusula seguinte.

6- Os tripulantes interessados poderão reclamar, dentro de um prazo de 10 dias consecutivos, contra a sua inclusão ou não inclusão na lista provisória publicada.

7- Findo 10 dias consecutivos após a publicação da lista provisória de candidatos, será publicada a lista definitiva, excluindo já os tripulantes que, entretanto, renunciaram e os tripulantes que não reúnam as condições previstas nas alíneas *a)* e *b)* do número 8 da presente cláusula.

8- A progressão técnica dos tripulantes tem lugar nas seguintes condições:

*a)* Para os efeitos de progressão técnica, o exercício efetivo de função é contado por anuidades, sendo necessária a realização de 75 % da média ponderada dos 12 meses anteriores à publicação da lista provisória das horas de *block* realizadas nesse período pelos tripulantes da mesma função e equipamentos em que o tripulante preste serviço, de acordo com a cláusula 16.<sup>a</sup>, «Exercício efetivo de função», do clausulado geral.

*b)* As nomeações para qualquer progressão técnica fazem-se pelo escalonamento na categoria, desde que os tripulantes:

*i)* Não tenham qualquer restrição ou limitação temporária para o serviço de voo;

*ii)* Não tenham sanções nem processos disciplinares pendentes passíveis de sanção nos últimos 24 meses;

*iii)* No caso de pendência de processos disciplinares, se destes resultar ausência de sanção, a nomeação para a progressão técnica será efetivada no contexto das restantes nomeações.

9- Para efeitos do número 6, alínea *a)*, todos os tripulantes que se encontrem abrangidos pelas situações descritas no número 2 da cláusula 16.<sup>a</sup>, «Exercício efetivo de função», do clausulado geral, terão direito mensalmente ao crédito da média diária ponderada das horas de voo realizadas pelos tripulantes com as mesmas funções, multiplicada pelo número de dias em que usufruem do regime previsto na mesma.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Renúncia à progressão técnica

1- Se um tripulante renunciar à progressão técnica, permanecendo, em consequência de tal facto, na categoria e no quadro a que pertence, não poderá, antes que sejam decorridos 12 meses contados a partir da data da renúncia, solicitar a progressão técnica a que tenha renunciado.

2- Havendo solicitação de progressão técnica, esta será facultada no primeiro curso que se realizar após o prazo de 12 meses fixado no número anterior, podendo mais uma vez o tripulante renunciar à progressão de acordo com o número 2 da cláusula 14.<sup>a</sup>, «Progressão técnica», do presente regulamento.

3- A renúncia à progressão é válida por 12 meses, não renováveis automaticamente, a contar da data da comunicação do início do processo.

4- Não é considerada renúncia à progressão técnica quando a tripulante se encontrar grávida, puérpera ou lactante.

5- Após o decurso de um prazo de 10 dias consecutivos a contar a partir da data da publicação da lista provisória de candidatos, só serão aceites renúncias à efetivação da progressão devidamente justificadas, de acordo

com o estabelecido no número 7 da cláusula 4.<sup>a</sup>, «Admissão e evolução na carreira profissional», do presente regulamento, ficando as mesmas dependentes da aceitação da empresa.

6- As renúncias têm de ser comunicadas por escrito até 10 dias consecutivos a contar da data da publicação da lista provisória de candidatos.

7- No caso de não se preencherem todas as vagas por motivo de recusas, as vagas remanescentes serão preenchidas pela ordem inversa de antiguidade entre os tripulantes que reúnem condições.

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### Preenchimento de vagas para progressão técnica

1- Quando for necessária a formação/qualificação de tripulantes para o preenchimento de vagas para progressão técnica, não poderá decorrer um intervalo de tempo superior a 180 dias entre a existência da mesma e o seu preenchimento.

2- Quando não for necessária a formação/qualificação dos tripulantes, o provimento das vagas para progressão técnica será feito no prazo de 60 dias.

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### Disposição transitória

1- A partir de 1 de janeiro de 2026, a TAP dará formação adequada a todos os supervisores de cabine do quadro NW ou WB, que operem como supervisor de voo, num avião de WB.

2- Para efeitos da cláusula 5.<sup>a</sup>, «Evolução salarial» e de posicionamento na nova categoria/escalão salarial:

a) Os CAB início e CAB 0, admitidos com contrato por tempo indeterminado, durante o ano 2022, serão posicionados como CAB 1, com efeitos à data de entrada em vigor do presente AE, sujeitos ao período de permanência mínimo de 4 anos;

b) Os CAB início e CAB 0, cujo contrato a termo certo foi convertido, para contrato por tempo indeterminado em fevereiro de 2023 com produção de efeitos a 1 de janeiro de 2023, serão posicionados como CAB 1, com efeitos à data de entrada em vigor do presente AE, sujeitos ao período de permanência mínimo de 4 anos;

c) Os CAB início e CAB 0, cujo contrato a termo certo foi convertido, para contrato por tempo indeterminado em outubro de 2023, serão posicionados como CAB 1, com efeitos a 1 de janeiro de 2025, sujeitos ao período de permanência mínimo de 4 anos;

d) Os supervisores de cabine que, a 1 de janeiro de 2026 estejam enquadrados no escalão S/C 1 serão de imediato enquadrados no escalão S/C 5. O tempo passado no escalão de onde transitam conta, para efeitos de evolução salarial, como tempo efetivo no escalão para onde transitam;

e) Os supervisores de cabine que, a 1 de janeiro de 2026 estejam enquadrados no escalão S/C 2 serão de imediato enquadrados no escalão S/C 6. O tempo passado no escalão de onde transitam conta, para efeitos de evolução salarial, como tempo efetivo no escalão para onde transitam;

f) Os supervisores de cabine que, a 1 de janeiro de 2026 estejam enquadrados no escalão S/C 3 serão de imediato enquadrados no escalão S/C 7. O tempo passado no escalão de onde transitam conta, para efeitos de evolução salarial, como tempo efetivo no escalão para onde transitam;

g) Os C/C 3 que a 31 de dezembro de 2025 tenham 4 anos ou mais de exercício efetivo de função, serão enquadrados no escalão S/C 4 a 1 de janeiro de 2026, tendo de permanecer neste escalão durante o período mínimo de quatro anos.

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### Impugnação judicial

Se o tripulante impugnar judicialmente a validade jurídica da decisão de inaptidão no processo de avaliação, e o seu pedido for julgado procedente, a empresa deverá submetê-lo ao próximo curso de chefia de cabine e, em caso de aproveitamento no mesmo, terá aquela que lhe atribuir a antiguidade, na função e na categoria, nos termos definidos na decisão transitada em julgado.

### Regulamento de Composição de Tripulações (RCT)

1- A composição das tripulações é a constante do presente regulamento.

1.1- Sempre que ocorra alteração de circunstâncias que o exijam, as partes comprometem-se a, no prazo máximo de 30 dias, analisar a composição das tripulações e acordar sobre a eventual alteração da mesma.

1.2- No caso de aquisição de equipamento não previsto neste regulamento, será estabelecida por acordo a composição da tripulação respetiva.

1.3- Se, na data do início da operação, tal acordo não estiver ainda alcançado, a composição da tripulação tipo será provisoriamente a estabelecida pela empresa, tendo em consideração equipamentos e versões semelhantes já existentes, sem prejuízo do prosseguimento das conversações para acordo.

1.4- No caso de reconfiguração do interior dos atuais aviões da frota TAP, nomeadamente no que diz respeito ao aumento da quantidade de lugares disponíveis vendáveis a bordo, a composição de tripulações terá de ser revista obrigatoriamente com o SNPVAC.

2- As composições das tripulações tipo são as seguintes:

Composição da tripulação tipo		
A319	Até 144 lugares	1 C/C* + 3 CAB
A320	Até 174 lugares	1 C/C* + 3 CAB
A321	Até 199 lugares	1 C/C* + 3 CAB
	Igual ou superior a 200 lugares	1 C/C* + 4 CAB
A321 LR	Até 171 lugares	1 C/C* + 3 CAB
A321 LR	Em rotações de longo curso que, tenham, pelo menos, um dos sectores com duração ininterrupta igual ou superior a 6 horas.**	1 C/C* + 4 CAB
A330	Até 298 lugares	1 S/C + 2 C/C + 6 CAB*** após 2 de janeiro de 2026: 2 S/C + 7 CAB

\* Após 2 de janeiro de 2026, a designação de C/C passa a designar-se S/C.

\*\* A natureza ininterrupta não é descaracterizada em casos de paragem de natureza técnica. Aplica-se igualmente ao destino TLV.

\*\*\* Até ao planeamento de março de 2024, a composição tipo e mínima do A330 será de 1 S/C + 1 C/C + 6 CAB. A partir do planeamento de abril de 2024, devem começar a ser introduzidas tripulações de 1 S/C + 2 C/C + 6 CAB, na tripulação tipo do A330.

3- As composições das tripulações mínimas de segurança são as seguintes:

Composição da tripulação mínima		
A319	Até 144 lugares	1 C/C* + 2 CAB
A320	Até 174 lugares	1 C/C* + 3 CAB
A321	Até 199 lugares	1 C/C* + 3 CAB
	Igual ou superior a 200 lugares	1 C/C* + 4 CAB
A321 LR	Até 171 lugares	1 C/C* + 3 CAB
A330	Até 298 lugares	1 S/C + 2 C/C + 5 CAB ou 1 S/C + 1 C/C + 6 CAB Após 2 de janeiro de 2026: 2 S/C + 6 CAB ou 1 S/C + 7 CAB

\* Após 2 de janeiro de 2026, a designação de C/C passa a designar-se S/C.

4- A função de supervisor de voo (S/V) será assegurada pelo supervisor de cabine com maior antiguidade na função, em cada serviço de voo.

5- Os tripulantes com a categoria de supervisores de cabine até 31 de dezembro de 2025 só poderão ser escalados ou nomeados para a função de 1.º responsável a bordo (supervisor de voo) em equipamentos WB, não podendo, por isso, integrar uma mesma tripulação, salvo acordo do próprio em contrário, competindo a função de 1.º responsável sempre ao tripulante que tenha o voo atribuído em planeamento.

6- Caso os tripulantes com a categoria de supervisor de cabine (S/C), em funções à data de 31 de dezembro de 2025, solicitem a mudança de quadro, deixará de se aplicar o disposto no número anterior.

7- As tripulações tipo constantes deste regulamento correspondem às cargas de trabalho que se traduzem nos padrões de serviço/níveis de qualidade acordados à data da celebração deste acordo. Qualquer alteração que implique um aumento nas cargas de trabalho carece obrigatoriamente de acordo entre a TAP e o SNPVAC,

sendo para o efeito criada uma comissão de avaliação do impacto dos padrões de serviço/níveis de qualidade nas cargas de trabalho que se pretendam implementar.

8- Quando fora da base se verifique a falta de um elemento da tripulação por motivos alheios à vontade da empresa aplica-se o seguinte:

a) Se dessa falta resultar a figura tripulação mínima de segurança, por motivos alheios à vontade da empresa e a composição da tripulação tipo não possa ser assegurada dentro de limites razoáveis para salvaguardar a regularidade e a pontualidade da operação, o serviço de voo realizar-se-á cumpridos que sejam os requisitos de segurança impostos por lei, com serviço comercial a bordo;

b) As horas realizadas nestas circunstâncias serão majoradas a 100 % de acordo com o previsto em i) da alínea b) do número 2 da cláusula 13.<sup>a</sup> do RRRGS «Contagem do tempo de voo e do tempo de trabalho»

9- Até 2 de janeiro de 2026, se o tripulante em falta for o S/C em equipamentos WB, o serviço de voo de regresso à base com menos este elemento será assegurado mediante a concordância prévia do SNPVAC, que para o efeito deverá avaliar a situação em questão em conjunto com a TAP tendo em vista que a segurança de voo não é comprometida e que as cargas de trabalho não sejam aumentadas.

10- No caso previsto no número 9, o serviço a bordo será ajustado pelo S/C ou C/C que o substitua (nos equipamentos WB) e pelo CC nos equipamentos NB até 1 de janeiro de 2026. A partir de 2 de janeiro de 2026 esse ajuste será feito pelo supervisor de voo, nos equipamentos WB e pelo supervisor de cabine nos equipamentos NB. Em ambos os casos essa ocorrência deve ser previamente comunicada ao comandante do voo.

11- Nos casos de utilização de tripulação reduzida, nos serviços de voo em que a composição da tripulação tipo não é igual à da tripulação mínima, conforme previsto na alínea a) do número 8, a TAP fornecerá resposta por escrito e no prazo de 72 (setenta e duas) horas às dúvidas e questões fundamentadas que forem formuladas, por escrito, pelo SNPVAC.

11.1- O serviço poderá ser reduzido dependendo essa análise do superior hierárquico dos tripulantes em funções no voo.

12- A TAP nomeará mais um tripulante para coadjuvar na realização do serviço de bordo, nos voos de médio curso em que se verifiquem cumulativamente as seguintes condições:

a) *Load factor* igual ou superior a 85 %;

b) Total de passageiros em C/CL superior a 15 (em A319 e A320) ou superior a 25 (em A321);

c) Duração do voo (*block time*) igual ou inferior a 3 horas;

d) Disponibilidade de tripulantes para utilização não planeada nos termos previstos no AE (nomeadamente assistência).

No caso de não haver tripulante disponível, o voo será realizado, podendo o chefe de cabine adaptar o serviço de modo a assegurar as condições físicas ideais dos tripulantes e evitar fadiga acumulada. Esse sector em questão também terá o seu *block time* majorado em 50 % para efeitos de *block credit*. A partir de 2 de janeiro de 2026, será o supervisor de cabine o responsável por adaptar o serviço nas condições acima referidas.

13- Um tripulante, no mesmo dia em que esteja a realizar um período de serviço de voo em funções, não poderá operar mais do que um tipo de avião. Para este efeito, considera-se o A319, A320 e A321 (incluindo A321LR) como um tipo e o A330-200 e A330 *neo* como outro tipo.

## Regulamento de Proteção da Parentalidade (RPP)

### Cláusula 1.<sup>a</sup>

#### Regime de trabalho e proteção na gravidez

1- Logo que tome conhecimento do seu estado de gravidez, clinicamente comprovado, a tripulante deverá informar os serviços competentes da empresa com vista à sua desvinculação temporária do serviço de voo, com reconhecimento da situação de gravidez.

2- À tripulante grávida a quem tenha sido reconhecida a situação de gravidez de risco específico ou de risco clínico pelas entidades competentes, a empresa complementarará a prestação abonada pela Segurança Social até perfazer o valor pecuniário da média da retribuição média mensal auferida nos últimos 12 (doze) meses de prestação efetiva de trabalho. O pagamento deste complemento fica dependente da efetiva concessão da prestação abonada pela Segurança Social.

3- No caso de não ser reconhecida situação de gravidez de risco específico ou de risco clínico pelas entidades competentes, a empresa colocará temporariamente a tripulante em serviço de terra compatível com as suas habilitações académicas e aptidões, até final da gravidez, ou recomendação médica em contrário. Caso não disponha de vagas para colocação da tripulante em serviço de terra, a empresa pagará à tripulante o valor



correspondente à média da retribuição média mensal auferida nos últimos 12 (doze) meses de prestação efetiva de trabalho.

4- As prestações previstas nos números 2 e 3 serão devidas durante todo o período que antecede o parto.

5- Se, não obstante o reconhecimento da situação de gravidez de risco específico pelas entidades competentes, a tripulante preferir ser colocada em serviço de terra, a empresa procurará satisfazer a pretensão da tripulante, desde que disponha de um posto de trabalho compatível com a suas aptidões, habilitações académicas, profissionais ou outras.

6- A colocação em terra exigirá, por parte da tripulante grávida, o cumprimento do período normal de trabalho diário e semanal em vigor a cada momento.

7- A tripulante grávida, em exercício de funções em terra, terá direito ao vencimento base mensal, ao vencimento de senioridade, e ao subsídio de refeição, por cada dia em que sejam prestadas, pelo menos, 5 horas de trabalho efetivo, salvo se às funções em terra corresponderem condições retributivas mais favoráveis, caso em que terá direito às mesmas.

8- As tripulantes grávidas a prestar serviço em terra têm direito a dispensa de trabalho para se deslocarem a consultas pré-natais, devidamente comprovadas com documento oficial do estabelecimento de saúde, devendo fazê-lo sempre que possível fora do horário de trabalho, o número de vezes que for necessário.

9- Para efeitos do número anterior a preparação para o parto é equiparada à consulta pré-natal.

#### Cláusula 2.<sup>a</sup>

##### Proteção da parentalidade

1- A proteção da parentalidade rege-se pelo que estiver estabelecido na lei geral e no presente acordo de empresa e pela legislação aplicável, em cada momento em vigor.

2- Durante o período de licença parental inicial, parental inicial exclusiva da mãe ou do pai, e inicial a gozar pelo pai por indisponibilidade da mãe, a empresa complementarà a prestação abonada pela Segurança Social até perfazer o valor pecuniário da média da retribuição média mensal auferida nos últimos 12 (doze) meses de prestação efetiva de trabalho. O pagamento deste complemento fica dependente da efetiva concessão da prestação abonada pela Segurança Social.

3- Findo o período de licença parental, o tripulante que, comprovadamente, amamente ou aleite o filho, tem direito, a seu pedido e alternativamente, durante todo o período que durar a amamentação, ou em caso de aleitação pelo período máximo de 9 meses a contar do termo da licença parental inicial, a:

a) Realizar períodos de serviços de voo sem repouso intermédio fora da base (regime de ida e volta), nos seguintes termos:

i) Apresentação a partir das 6h30 e chegada a calços no máximo até às 20h00;

ii) Duração máxima de PSV planeado de 9h00;

iii) Na base, em caso de atraso por irregularidades operacionais, após a apresentação, ou nas duas horas anteriores à mesma, a chegada a calços não poderá ocorrer após as 20h00, nem o PSV ser superior a 11 horas;

b) Realizar planeamentos sem as limitações previstas na alínea anterior:

i) De planeamento, as rotações programadas terão uma duração máxima de 3 dias de ocupação;

ii) Às tripulantes do quadro NW, que requeiram este regime, poderão ser planeados até 4 dias isolados em equipamento diferente do que estejam adstritas nesse mês;

c) Ser colocada em serviço de terra compatível com as suas aptidões, habilitações académicas, profissionais ou outras, e a ser dispensada pelo período legalmente estabelecido para a amamentação/aleitação:

i) A colocação em terra exigirá, por parte da tripulante, o cumprimento do período normal de trabalho diário e semanal em vigor a cada momento;

ii) Serão asseguradas à tripulante em exercício de funções de terra e durante todo o período de amamentação ou aleitação, as seguintes prestações:

a) Vencimento fixo mensal aplicável (Vencimento base + Vencimento de senioridade);

b) Subsídio de refeição, por cada dia em que sejam prestadas, pelo menos, 5 horas de trabalho efetivo.

4- Sem prejuízo do disposto nas cláusulas anteriores poderão ser acordados regimes mais favoráveis entre a empresa e os tripulantes.

5- Mediante acordo com a empresa, a tripulante poderá gozar as suas férias anuais imediatamente antes ou após a licença parental.

Cláusula 3.<sup>a</sup>**Assistência a filho com deficiência, doença crónica ou doença oncológica**

1-Os tripulantes têm direito a condições especiais de trabalho, nomeadamente a redução do período de planeamento, se o filho for portador de deficiência, doença oncológica ou doença crónica, sendo extensível a filho adotado ou filho de cônjuge ou equiparado que com este resida, nos termos da lei e do regulamento do trabalho a tempo parcial.

2-Os tripulantes têm direito à licença para assistência a filho com deficiência, doença oncológica ou doença crónica por período até seis meses, prorrogável até ao limite de quatro anos, sendo extensível a filho adotado ou filho de cônjuge ou equiparado que com este resida, que seja portador de deficiência, doença oncológica ou doença crónica, até ao dia da véspera da celebração do 13.º aniversário.

Cláusula 4.<sup>a</sup>**Adoção**

Nas situações de adoção é aplicável o regime legal previsto na lei geral, sem prejuízo das especificidades previstas neste regulamento para a parentalidade.

Cláusula 5.<sup>a</sup>**Faltas para assistência a filhos menores**

1-Os tripulantes têm direito a faltar, até um limite máximo de 30 dias por ano, para prestar assistência inadiável e imprescindível, em caso de doença ou acidente, a filhos, adotados ou enteados até ao dia da véspera de celebração do seu 13.º aniversário.

2-Em caso de hospitalização, o direito previsto no número anterior estende-se pelo período em que aquela durar, mas não pode ser exercido simultaneamente pelo pai e pela mãe ou equiparados.

3-O disposto nos números anteriores é aplicável aos tripulantes a quem tenha sido deferida a tutela, ou confiada a guarda da criança, por decisão judicial ou administrativa.

4-O disposto nos números anteriores aplica-se, independentemente da idade, caso o filho ou filho do cônjuge que com este resida, seja portador de deficiência ou doença crónica.

5-Para efeitos de justificação da falta, o trabalhador terá de apresentar:

- a) Prova do carácter inadiável e imprescindível da assistência;
- b) Declaração de que o outro progenitor tem atividade profissional e não falta pelo mesmo motivo ou está impossibilitado de prestar a assistência;
- c) Em caso de hospitalização, declaração comprovativa passada pelo estabelecimento hospitalar.

Cláusula 6.<sup>a</sup>**Faltas para assistência a membros do agregado familiar**

1-O tripulante tem direito a faltar ao trabalho até 15 dias por ano para prestar assistência inadiável e imprescindível, em caso de doença ou acidente, ao cônjuge ou equiparado, filho, adotado ou enteado a partir do dia de celebração do 13.º aniversário, parente ou afim na linha reta ascendente ou no 2.º grau da linha colateral.

2-O direito previsto no número anterior é ainda garantido ao tripulante que seja trabalhador cuidador a quem seja reconhecido o estatuto de cuidador informal não principal, em caso de doença ou acidente da pessoa cuidada, nos termos definidos na legislação aplicável.

3-Aos 15 (quinze) dias previstos no número 1 acresce 1 dia por cada filho, adotado ou enteado além do primeiro.

4-O disposto nos números 1 e 3 é aplicável aos trabalhadores a quem tenha sido deferida a tutela de outra pessoa ou confiada a guarda de menor com 13 ou mais anos, por decisão judicial ou administrativa.

5-Para justificação das faltas, o tripulante terá de apresentar:

- a) Prova do carácter inadiável e imprescindível da assistência;
- b) Declaração de que os outros membros do agregado familiar, caso exerçam atividade profissional, não faltaram pelo mesmo motivo ou estão impossibilitados de prestar a assistência.

Cláusula 7.<sup>a</sup>**Licença parental complementar**

1-O pai e a mãe têm direito, para assistência a filho ou adotado até ao dia da véspera de celebração do 7.º aniversário, a licença parental complementar, em qualquer das seguintes modalidades:

- a) Licença parental complementar, por três meses;
- b) A trabalhar a tempo parcial durante 12 (doze) meses, no quadro NB, ficando a empresa obrigada a uma utilização máxima do tripulante de três dias por semana.
  - i) Este direito não pode ser gozado simultaneamente com o previsto na alínea a) do número 3 da cláusula 2.<sup>a</sup>, «Regime especial de amamentação/aleitação», deste regulamento;
  - ii) Para efeitos do presente regulamento, semana é o período compreendido entre as 0h00 de segunda-feira e as 23h59 de domingo.
- c) Blocos mensais intercalares de licença parental e de trabalho a tempo parcial, num período máximo de três meses.

2- Na situação referida na alínea b) do número 1, o tripulante a tempo parcial tem direito:

- a) Ao vencimento fixo mensal, subsídio de Natal e subsídio de férias de acordo com as cláusulas 3.<sup>a</sup>, «Vencimento fixo mensal», 17.<sup>a</sup>, «Subsídio de Natal» e 18.<sup>a</sup>, «Retribuição de férias e subsídio de férias todas do regulamento de retribuições, reformas e garantias sociais deste AE, nos montantes de 60 %, correspondente à proporção do regime de utilização previsto na referida alínea;
- b) A um período anual de férias, regulado no número 1 da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Férias remuneradas», do AE;
- c) Nas restantes matérias ao disposto no AE.

3-O pai e a mãe podem gozar qualquer dos direitos referidos na alínea a) e c) do número 1 desta cláusula de modo consecutivo ou até três períodos interpolados, não sendo permitida a acumulação por um dos progenitores do direito do outro. No gozo interpolado da licença parental complementar não existe duração mínima em nenhum dos períodos.

Cláusula 8.<sup>a</sup>**Licença para assistência a filho ou adotado**

1- Apenas após esgotado o direito referido na cláusula anterior, o pai ou a mãe têm direito a licença para assistência a filho ou adotado, de modo consecutivo ou interpolado, até ao limite de dois anos.

2- No caso de nascimento de um terceiro filho ou mais, a licença prevista no número anterior é prorrogável até três anos.

3- O tripulante tem direito a licença para assistência a filho do cônjuge ou de pessoa em união de facto que com este resida, nos termos acima referidos.

4- O exercício dos direitos referidos nos números anteriores, só podem ser usufruídos se o outro progenitor exercer atividade profissional ou estiver impedido ou inibido totalmente de exercer o poder paternal.

5- Para exercício do direito, o tripulante informa o empregador, por escrito e até ao dia 1 do mês anterior àquele em que pretende iniciar o gozo do período de licença:

- a) Do início e do termo do período em que pretende gozar a licença;
- b) Que o outro progenitor tem atividade profissional e não se encontra ao mesmo tempo em situação de licença, ou que está impedido ou inibido totalmente de exercer o poder paternal;
- c) Que o menor vive com ele em comunhão de mesa e habitação;
- d) Que não está esgotado o período máximo de duração da licença.

6- Para efeitos do número anterior, sendo o dia 1 de janeiro parte integrante do planeamento de dezembro os pedidos que envolvam esse dia deverão ser submetidos até ao dia 1 de novembro.

7- Na falta de indicação em contrário por parte do tripulante, a licença tem a duração de seis meses.

8- Todos os pedidos devem ser submetidos para a área de planeamento de tripulações com cópia para os serviços de recursos humanos.

9- Por cada 7 (sete) dias de ausência, consideram-se gozados 2 (dois) dias de folga.

10- Se decorrente do início do período de licença parental o tripulante não tiver gozado o tempo de repouso decorrente do voo realizado, repouso adicional ou ainda folga, por sobreposição ao período de licença parental solicitado, o período eventualmente em falta será gozado logo após o término da licença ou conjuntamente com outro período de folga que venha a ser planeada ao tripulante.

### Cláusula 9.<sup>a</sup>

#### Licença do cuidador

1- Para efeitos do disposto no presente regulamento, considera-se trabalhador cuidador não principal aquele a quem tenha sido reconhecido o estatuto de cuidador informal não principal, nos termos da legislação aplicável, mediante apresentação do respetivo comprovativo.

2- O tripulante que seja trabalhador cuidador não principal tem direito, para assistência à pessoa cuidada, a uma licença anual de cinco dias úteis, que devem ser gozados de modo consecutivo.

3- Para efeitos do disposto no número anterior, o tripulante deve informar a empresa, por escrito até ao dia 1 do mês anterior àquele em que pretende gozar a licença, indicando os dias de licença que pretende gozar.

3.1- Sendo o dia 1 de janeiro parte integrante do planeamento de dezembro, os pedidos que abarquem esse dia deverão ser feitos até ao dia 1 de novembro.

4- A informação escrita à empresa é acompanhada de declaração do tripulante de que outros membros do agregado familiar do tripulante ou da pessoa cuidada, caso exerçam atividade profissional, não gozam da mesma licença no mesmo período, ou estão impossibilitados de prestar assistência.

5- Durante o gozo da licença, o tripulante não pode exercer atividade incompatível com a respetiva finalidade, nomeadamente trabalho subordinado ou prestação continuada de serviços, fora da sua residência habitual.

6- No termo da licença, o tripulante tem direito a retomar a atividade contratada.

7- A licença prevista no número 1 não determina a perda de quaisquer direitos, salvo quanto à retribuição, e é considerada como prestação efetiva de trabalho.

8- O tripulante que seja trabalhador cuidador não principal e titular de direitos de parentalidade relativamente à pessoa cuidada não pode cumular os regimes previstos nas cláusulas 7.<sup>a</sup> e 8.<sup>a</sup> com o disposto na presente cláusula.

9- Para efeitos do disposto no presente regulamento, considera-se trabalhador cuidador não principal aquele a quem tenha sido reconhecido o estatuto de cuidador informal não principal, nos termos da legislação aplicável, mediante apresentação do respetivo comprovativo.

### Cláusula 10.<sup>a</sup>

#### Reinserção profissional

A fim de garantir uma plena reinserção profissional do trabalhador, após o decurso da licença para assistência a filho ou adotado e para assistência a pessoa com deficiência ou doença crónica o empregador deve facultar a sua participação em ações de formação e reciclagem profissional (refrescamentos).

### Cláusula 11.<sup>a</sup>

#### Regime das licenças, faltas e dispensas

1- Não determinam perda de quaisquer direitos e são consideradas, salvo quanto à retribuição, como prestação efetiva de serviço, as ausências ao trabalho resultantes:

- a) Licença em situação de risco clínico durante a gravidez;
- b) Licença para deslocação a unidade hospitalar localizada fora da ilha de residência para realização de parto;
- c) Licença por interrupção de gravidez;
- d) Licença parental, em qualquer das modalidades;
- e) Licença por adoção;
- f) Licença parental complementar em qualquer das modalidades;
- g) Licença do cuidador;
- h) Falta para assistência a filho;
- i) Falta para assistência a neto;
- j) Dispensa de prestação de trabalho no período noturno;
- k) Dispensa da prestação de trabalho por parte da tripulante grávida, puérpera ou lactante por motivos de proteção da sua segurança e saúde;
- l) Dispensa no âmbito dos processos de adoção e de acolhimento familiar;
- m) Dispensa do acompanhante da mulher grávida que se encontre numa das ilhas das regiões autónomas, sem unidade hospitalar, nas deslocações desta à unidade hospitalar onde decorrerá o parto.

2- A falta por luto gestacional, bem como a dispensa para consulta de PMA ou pré-natal, amamentação ou aleitação não determinam a perda de quaisquer direitos, incluindo retribuição, e são consideradas como prestação efetiva de trabalho.

3- Os períodos de licença parental em todas as suas modalidades e licença para assistência a filho, são tomados em consideração para a taxa de formação das pensões de invalidez e velhice dos regimes de Segurança Social.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### **Infantário**

1- A empresa poderá manter em funcionamento, no distrito da sua sede, um infantário destinado prioritariamente aos filhos dos seus trabalhadores daquele distrito, com idades compreendidas entre os 4 meses e os 5 anos de idade.

2- As condições de utilização do infantário, o regime de funcionamento e o de participação dos seus tripulantes serão os fixados pela empresa.

3- Na utilização do infantário terão prioridade as crianças que já o frequentam e as crianças cujas mães e/ou pais trabalhem em regime de horário irregular.

4- Não tendo o infantário capacidade para absorção dos filhos dos trabalhadores que frequentam o infantário e completem 5 anos até ao início do ano letivo, podem os tripulantes colocá-los em infantário do exterior, cuja escolha será da sua exclusiva responsabilidade.

5- Quando se verifique a hipótese prevista no número anterior, a empresa participará nas despesas, mediante apresentação de recibo, sendo essa participação igual à diferença entre o montante da participação do tripulante e a mensalidade do infantário frequentado, estabelecendo-se como limite máximo para o total da participação 20 % da remuneração do escalão CAB 1 da tabela salarial, com arredondamento superior do valor encontrado para o euro.

6- Relativamente aos tripulantes cuja base se situe fora da área do distrito da sede da empresa, a empresa participará, mediante a apresentação do recibo da mensalidade paga, nas despesas com o infantário dos filhos dos 4 meses de idade até aos 5 anos inclusive, fazendo-se o cômputo da participação da empresa como se indica no número anterior.

7- Das disposições contidas nesta cláusula não beneficiam as crianças que frequentem o ensino primário, mesmo a título facultativo.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### **Subsídio para educação especial**

1- A empresa concederá aos filhos dos tripulantes que comprovadamente careçam de educação especial, e por cada um, um complemento ao subsídio atribuído pela Segurança Social ou outro organismo oficial, o qual não excederá 11,3 % do valor do escalão CAB 1 da tabela salarial, com arredondamento superior para o euro.

2- A concessão de tal subsídio fica dependente da apresentação de documento da despesa mensal feita na educação especial, do abono concedido pela Segurança Social ou outro organismo oficial, ou do requerimento formulado pelo tripulante para atribuição desses abonos.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### **Tratamento mais favorável**

O tripulante poderá optar ou pelo regime estabelecido na lei em cada momento em vigor, ou pelo constante deste regulamento, no seu todo, o que considere mais favorável.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### **Casos omissos**

Em tudo o omissos no presente acordo de empresa aplica-se a lei especial e a geral em vigor.

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### **Norma transitória**

Até à reabertura do infantário em Lisboa, a TAP compromete-se a garantir solução alternativa, em número de vagas idêntico ao atualmente garantido.

## Regulamento de Retribuições, Reformas e Garantias Sociais (RRRGS)

### Cláusula 1.<sup>a</sup>

#### Conceito de retribuição

1- Só se considera retribuição aquilo a que, nos termos deste AE, o tripulante tem direito, regular e periodicamente, como contrapartida do trabalho.

2- A retribuição compreende o vencimento base e todas as prestações mensais fixas, regulares e periódicas, previstas neste AE.

3- Até prova em contrário, constitui retribuição toda e qualquer prestação da empresa ao tripulante, exceto as constantes da cláusula seguinte.

4- A retribuição pode ser constituída por uma parte fixa e outra variável.

### Cláusula 2.<sup>a</sup>

#### Abonos diversos

1- Não se consideram retribuições os subsídios atribuídos pela empresa aos seus tripulantes para a refeição nem as participações no preço destas ou o seu pagamento integral, quando for caso disso.

2- Também não se consideram retribuição as importâncias abonadas a título de:

- a) Ajudas de custo operacionais;
- b) Participação nas despesas de infantário;
- c) Subsídio para reeducação pedagógica;
- d) Abonos adicionais de acordo com a cláusula 12.<sup>a</sup> do presente regulamento.

### Cláusula 3.<sup>a</sup>

#### Vencimento fixo mensal

1- O vencimento fixo mensal é constituído pelo vencimento base (VB) e pelo vencimento de senioridade (VS), previsto na cláusula 5.<sup>a</sup>, «Vencimento de senioridade» do presente regulamento.

2- O vencimento base dos tripulantes é o constante da seguinte tabela:

Vencimento base (VB)			
Categorias/ escalões	2024/2025 *	Categorias/ escalões	2026
CAB 0	885,50 €	CAB 0	RMMG **
CAB 1	1 124,70 €	CAB 1	1 214,68 €
CAB 2	1 506,50 €	CAB 2	1 627,02 €
CAB 3	1 871,05 €	CAB 3	2 020,73 €
CAB 4	2 080,35 €	CAB 4	2 246,78 €
CAB 5	2 182,70 €	CAB 5	2 357,32 €
C/C 1	2 465,60 €	S/C 1	2 662,85 €
C/C 2	2 536,90 €	S/C 2	2 739,85 €
C/C 3	2 592,10 €	S/C 3	2 799,47 €
S/C 1	2 814,05 €	S/C 4	2 869,47 €
S/C 2	2 964,70 €	S/C 5	3 039,17 €
S/C 3	3 044,05 €	S/C 6	3 201,88 €
		S/C 7	3 287,57 €

\* Retroativo a 1 de novembro de 2023.

\*\* O valor do vencimento base do CAB 0 para 2026 ficará indexado à remuneração mínima mensal garantida (RMMG).

3- Se o resultado líquido da empresa Transportes Aéreos Portugueses, SA se revelar positivo em 2025, os valores da tabela salarial de vencimento base para 2026 terão uma atualização salarial adicional (KPI - *key performance indicator*) de 2 %, resultando numa atualização global para o ano de 2026 de 10 % face aos valores em vigor no final do ano de 2025. Esta atualização está dependente da efetiva implementação das alterações à composição de tripulações constantes do Regulamento de Composição de Tripulações (RCT).

4- A retribuição mensal não abrangerá as horas de trabalho prestadas para além dos *plafond* mensais e anuais, nos termos da cláusula 14.<sup>a</sup>, «*block-pay e duty-pay*», deste regulamento.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### Complemento salarial CAB 5

1- A partir de 1 de janeiro de 2026:

a) Os CAB 5 com mais de 4 anos de exercício efetivo da função no referido escalão, nos termos definidos na cláusula 16.<sup>a</sup>, «Exercício efetivo de função», do clausulado geral do AE, têm direito a um complemento salarial no montante de 50,00 € (cinquenta euros);

b) Para os CAB 5 com mais de 9 anos de exercício efetivo da função no referido escalão, nos termos definidos na cláusula 16.<sup>a</sup>, «Exercício efetivo de função», do clausulado geral do AE, que já recebam o complemento mencionado no número anterior, o montante do complemento passará a ser de 100,00 € (cem euros).

c) Os complementos salariais das alíneas anteriores deixarão de ser devidos e não mais atribuídos se:

i) O CAB 5 renunciar à promoção;

ii) O CAB 5 reprovar no curso de promoção à chefia;

iii) O CAB 5 ficar inapto em sede de comissão de avaliação de acesso à promoção.

iv) O CAB 5 for promovido para a categoria profissional imediatamente superior.

2- Não se considera renúncia à progressão quando a tripulante se encontrar grávida, puérpera ou lactante.

3- O complemento pago nos termos das alíneas a) e b) do número 1 não é considerado retribuição fixa mensal pelo que não será considerado para o cálculo de nenhuma das rúbricas indexadas àquela retribuição.

4- O presente complemento será devido a partir de 1 de janeiro 2026 aos CAB que nessa data estejam posicionados no escalão CAB 5 com 4 ou mais anos em exercício efetivo de função, e que a partir da data de entrada em vigor do presente AE não preencham pelo menos uma das condições previstas na alínea c) do número 1.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### Vencimento de senioridade

1- O vencimento de senioridade é constituído pela totalidade de anuidades em cada momento vencidas, nos seguintes termos:

a) Cada anuidade vence no primeiro dia do mês em que é completado cada ano de antiguidade ao serviço, nos termos do número 3 da cláusula 14.<sup>a</sup>, «Antiguidades», do clausulado geral do AE;

b) O valor de cada anuidade é o correspondente à categoria e escalão possuídos na data do vencimento, constante da tabela salarial em vigor a cada momento;

c) Para efeitos do regime de anuidades não são contabilizados os períodos de licença sem retribuição;

d) Os tripulantes que sejam oriundos de outras áreas da empresa manterão as prestações similares da anuidade, vencidas nessas funções anteriores, não sendo o respetivo valor atualizado. As anuidades devidas pelas funções de voo, iniciar-se-ão do zero e vencer-se-ão de acordo com a alínea a).

2- Cada anuidade corresponderá a 1 % do vencimento base em vigor a cada momento.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### Pagamento da extensão do PSV

1- As horas de voo realizadas de acordo com o previsto na cláusula 23.<sup>a</sup> «Tempos máximos de período de serviço de voo» do RUPT será paga pelo valor de 2,5 % do vencimento base.

2- As horas de voo realizadas de acordo com o previsto na cláusula 26.<sup>a</sup> «Competências do comandante» do RUPT são pagas pelo valor de 2,5 % do vencimento base.

Cláusula 7.<sup>a</sup>**Ajuda de custo complementar**

1- Por cada dia de calendário (das 0h00 às 23h59, 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 em funções ou DHC/*extracrew*, o tripulante 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 1, de montante constante das tabelas de ajuda de custo complementar previstas no número 4, em vigor em cada momento:

a) Para todos os efeitos, considera-se a apresentação como o início do serviço de voo, e o seu término após trinta minutos decorridos da imobilização definitiva da aeronave, ou em caso de irregularidade justificada, todo o tempo que medeia os trinta minutos referidos e a saída da aeronave por parte da tripulação;

b) Caso um serviço de voo não se realize, o mesmo é contabilizado para efeito de atribuição de ajuda de custo complementar 1, desde que haja saída de calços da aeronave.

2- Será atribuída ao tripulante uma ajuda de custo complementar 2 por cada dia de calendário (das 0h00 às 23h59, horas locais da base), de montante constante das tabelas de ajuda de custo complementar previstas no número 4, em vigor em cada momento, nas seguintes condições:

a) Em caso de cancelamento de um serviço de voo em que, na base, o tripulante seja avisado, através dos meios estabelecidos em AE para tal, com menos de 1 hora e 30 minutos sobre a hora de ETD (*estimated time of departure*);

b) Estadia.

3- Nos dias de calendário em que ocorram cumulativamente as prestações descritas nos números 1 e 2 da presente cláusula e na cláusula 8.<sup>a</sup>, prevalecerá o pagamento de valor superior.

4- Os montantes da ajuda de custo complementar são os constantes das seguintes tabelas:

Ajuda de custo complementar			
		2023*/2024	2025
1	CAB 0	67,50 €	72,50 €
	CAB 1 a S/C 3	135,00 €	145,00 €
2	CAB 0	40,00 €	40,00 €
	CAB 1 a S/C 3	80,00 €	80,00 €

\* Retroativo a 1 de novembro de 2023.

Ajuda de custo complementar Ano de 2026		
1	CAB 0 a S/C 7	150,00 €
2	CAB 0 a S/C 7	80,00 €

Cláusula 8.<sup>a</sup>**Complemento extraordinário**

1- Será atribuída ao tripulante um complemento extraordinário por cada dia de calendário (das 0h00 às 23h59, horas locais da base), de montante constante da tabela do complemento extraordinário em vigor em cada momento, nas seguintes condições:

a) Assistências não acionadas no aeroporto, pagas nos termos do número 2;

b) Assistência realizada na sua residência, atribuída ou planeada ao abrigo das normas consagradas neste AE;

c) Qualquer assistência ativada e cuja anulação não se efetive a mais de 1 hora e 30 minutos do ETD, pagas nos termos do número 2;

d) Sempre que se desloque às instalações da empresa por ordem expressa da mesma com o intuito de desempenhar atividade integrada na esfera das obrigações laborais;

e) Sempre que se desloque às instalações da empresa, desde que expressamente ordenada por esta, com o intuito de realizar testes de despiste de controlo do consumo de substâncias psicoativas;



f) Sempre que se desloque às instalações da empresa para realização de qualquer teste de diagnóstico exigido para executar as funções de tripulante de cabine;

g) Realização da medicina do trabalho;

h) Sempre que se desloque às instalações da empresa para realização de formação presencial.

2- As condições referidas nas alíneas a) e c) correspondem ao valor de duas vezes o complemento por disponibilidade.

3- Nos dias de calendário em que ocorram cumulativamente as prestações descritas nos números 1 e 2 da cláusula 7.<sup>a</sup>, bem como do disposto na presente cláusula, prevalecerá o pagamento do valor superior.

4- Os montantes do complemento extraordinário são os constantes da seguinte tabela:

Complemento extraordinário			
	2024	2025	2026 *
CAB 0	20,00 €	20,00 €	40,00 €
CAB 1 a S/C 3	40,00 €	40,00 €	40,00 €

\* CAB 0 a S/C 7.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Complemento em situação de acidente de trabalho, gravidez clinicamente comprovada e licenças parentais iniciais

1- Aos tripulantes a quem tenha sido reconhecido ou atribuída:

a) Acidente de trabalho;

b) Situação de gravidez clinicamente comprovada;

c) Licença parental inicial;

d) Licença parental inicial exclusiva da mãe e exclusiva do pai;

e) Licença parental inicial a gozar pelo pai por impossibilidade da mãe;

f) Licença por adoção.

A TAP pagará um complemento à prestação atribuída pela seguradora ou pela Segurança Social, conforme o que for aplicável.

2- A empresa complementar a prestação abonada pela Segurança Social ou pela seguradora até perfazer o valor pecuniário da média da retribuição média mensal auferida nos últimos 12 (doze) meses de prestação efetiva de trabalho. O pagamento deste complemento fica dependente da efetiva concessão da prestação abonada pela Segurança Social ou pela seguradora.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Ajuda de custo operacional

Sem prejuízo do poder de decisão da TAP, as partes comprometem-se a partir de 1 de janeiro de 2024, a promover anualmente um acompanhamento conjunto da tabela de ajudas de custo operacionais, conforme ponto 2.3 do protocolo celebrado entre SNPVAC e TAP em 22 de janeiro de 2023.

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Adicional de chefia

1- A categoria de supervisor de cabine (e de chefe de cabine e supervisor de cabine até 31 de dezembro de 2025) terá direito a um valor adicional correspondendo a 8 % do valor total das ajudas de custo complementares 1 e 2 realizados pelo tripulante em cada mês.

2- O montante devido nos termos do número anterior será atribuído no mês seguinte.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Abonos adicionais

1- Sempre que uma tripulação se encontre impossibilitada de usufruir do respetivo descanso em voos equipados com LDMCR, de acordo com a cláusula 8.<sup>a</sup> número 2 do RUP, será abonado a cada tripulante um valor de 50 % do valor da ajuda de custo complementar A. Esse valor será abonado até dois meses depois da ocorrência.

2- Caso um tripulante aceda na realização de PSV cuja hora planeada de chegada à base ultrapasse o limite de 3 horas, de acordo com o estabelecido na cláusula 16.<sup>a</sup>, alínea *c*), ponto *i*) será abonado o valor de 40 % da ajuda de custo complementar 1 por cada hora excedida além das 3 horas inicialmente programadas, a ser pago no mês seguinte ao da realização da respetiva extensão.

3- No caso de uma alteração após apresentação, de acordo com o estipulado na cláusula 16.<sup>a</sup>, alínea *g*, ponto *i*), será abonado ao tripulante o valor das ajudas de custo operacionais de maior valor, entre as previstas pela rotação que foi alterada e as do serviço efetivamente realizado, quer sejam rotações ou PSV em regime de ida e volta.

4- Sempre que um tripulante se desloque em situação de DHC, e não viaje em C/CL, terá direito a um abono adicional correspondente a 20 % do valor da ajuda de custo complementar 1, a ser atribuído no vencimento do mês seguinte ao da realização do serviço.

5- Se os tempos de repouso e transição decorrentes de um PSV colidirem com o planeamento de serviços de voo seguinte e o tripulante de cabine concordar em manter o PSV seguinte, sem necessidade de se atrasar a saída do voo, será pago ao tripulante de cabine um valor equivalente a  $2 \times o VH$  do próprio a ser pago juntamente com o vencimento do segundo mês após a ocorrência.

### Cláusula 13.<sup>a</sup>

#### Contagem do tempo de voo e do tempo de trabalho

1- A contagem dos tempos de trabalho obedecerá às seguintes regras:

*a*) Para qualquer trabalho para que o tripulante de cabine seja nomeado será elaborado um relatório administrativo, do qual constará a hora de início e fim do mesmo;

*b*) O tempo de voo (*block time*) será determinado de acordo com a definição constante deste AE (número 43 da cláusula 4.<sup>a</sup>, «Definições», do RUPT);

*c*) O tempo de trabalho (*duty time*), quando relacionado com um serviço de voo ou com trabalho prestado no solo, será sempre determinado de acordo com as definições constantes deste AE (números 25 e 39 da cláusula 4.<sup>a</sup>, «Definições», do RUPT).

2- Para efeitos de créditos mensais e anuais de horas de trabalho (*duty-pay*) e de horas de voo (*block-pay*), nos termos deste regulamento, o tempo de trabalho e o tempo de voo serão contabilizados pelo somatório dos valores previstos nas seguintes alíneas:

*a*) Relativamente ao exercício de funções a bordo:

*i*) tripulante de cabine com funções específicas durante todo ou parte do serviço de voo - 100 % do tempo de voo e do tempo de trabalho constantes do relatório administrativo;

*ii*) Verificações, instrução e treino, na qualidade de aluno - 100 % do tempo de voo e do tempo de trabalho constantes do relatório administrativo;

*iii*) Tripulante de cabine sem funções específicas a bordo, durante parte do serviço de voo (DHC), em etapa seguida ou antecedida de etapa com funções específicas - 100 % do tempo de voo e do tempo de trabalho constantes do relatório administrativo;

*iv*) Tripulante de cabine sem funções específicas a bordo durante todo o serviço de voo - 50 % do tempo de voo e do tempo de trabalho constantes do relatório administrativo;

*b*) Relativamente ao tipo de serviço de voo:

*i*) Voos efetuados com menos 1 tripulante do constante no regulamento de composição de tripulações do AE - majoração a 100 % do tempo de voo e do tempo de trabalho constantes do relatório administrativo;

*c*) Relativamente ao horário da operação:

*i*) Noturno - 25 % do tempo de voo e do tempo de trabalho realizados entre as 19 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte, hora local de acordo com o número 51 da cláusula 4.<sup>a</sup>, «Definições», do RUPT;

*d*) Relativamente às nomeações:

*i*) Folgas e férias - Majoração a 100 % do tempo de voo e do tempo de trabalho realizados, desde que esse tempo de trabalho esteja incluído, total ou parcialmente, em período de folga ou em dia de férias;

*e*) Relativamente ao trabalho prestado no solo:

*i*) Inspeções médicas, medicina do trabalho, controlo e fiscalização determinados pela empresa da influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas ou qualquer outra deslocação para realização de ato médico ordenada pela empresa - 100 % do tempo de trabalho constante do relatório administrativo;

*ii*) Assistência - 100 % do tempo de trabalho constante do relatório administrativo, quando realizada nas instalações da empresa, 25 % do tempo de trabalho constante do relatório administrativo, quando realizada fora das instalações da empresa;

iii) Seminários, refrescamentos e outras ações formativas no solo - 100 % do tempo de trabalho constante do relatório administrativo;

iv) Deslocações às instalações da TAP, desde que expressamente ordenadas por esta, com o objetivo do desempenho de atividade integrada na esfera das obrigações laborais - 100 % do tempo de trabalho constante do relatório administrativo;

v) Será abonado a cada tripulante, juntamente com o vencimento do mês seguinte à realização da formação o montante 145,00 € (cento e quarenta e cinco euros), referente a 8 horas de formação *e-learning*;

a) As demais horas de formação *e-learning*, até ao limite de 24 horas/ano, serão abonadas pelo valor de 18,125 €/hora (dezoito euros e cento e vinte cinco cêntimos), juntamente com o vencimento do mês seguinte àquele em que se realize a formação;

b) Tempo de formação *e-learning* é contabilizado como tempo de trabalho (*duty time*) apenas para efeitos dos limites legais de *duty time*, não sendo computado nos *plafond duty pay* ou *block pay*, nem gerando qualquer direito remuneratório adicional.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### *Block-pay e duty-pay*

1- As horas de trabalho prestadas para além dos créditos mensais e anuais, *duty-pay* e *block-pay*, processar-se-ão nos seguintes termos:

a) *Plafond* mensais de horas de trabalho (*duty-pay*), ou horas de voo (*block-pay*), contabilizadas nos termos da cláusula 13.<sup>a</sup>, «Contagem do tempo de voo», deste regulamento, estabelecidos na tabela 1, o que em cada mês for economicamente mais favorável para o tripulante;

b) *Plafond* anuais de horas de trabalho (*duty-pay*), ou horas de voo (*block-pay*), contabilizadas nos termos da cláusula 13.<sup>a</sup> «Contagem do tempo de voo», deste regulamento, de acordo com as tabelas 2, 3 e 4, o que em cada ano for economicamente mais favorável para o tripulante;

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

i) Tripulantes de cabine que se encontrem de licença parental inicial e complementar, interrupção de gravidez, licença para assistência a filho:

– Redução dos *plafond* mensais de acordo com a tabela 1;

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

ii) Tripulantes de cabine que se encontrem em situação de faltas justificadas, com exceção de acidentes de trabalho e trabalho sindical e/ou em sede de comissão de trabalhadores - Redução dos *plafond* anuais de acordo com a tabela 4;

iii) Tripulantes de cabine admitidos durante o ano civil - Redução dos *plafond* anuais de acordo com a tabela 3, tendo como referência a data da sua largada individual.

iv) Tripulantes de cabine em gozo de férias:

– Redução dos *plafond* mensais de acordo com a tabela 1, em função do número de dias de férias gozados num 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 *plafond* anuais.

v) Tripulantes de cabine que transitem para as situações de reforma, pré-reforma ou plano social:

– Redução dos *plafond* mensais de acordo com a tabela 1, tendo como referência a data do último voo realizado ao serviço da empresa;

– Redução dos *plafond* anuais de acordo com a tabela 2, tendo como referência o 1.º dia do mês em que tiver sido realizado o último voo ao serviço da empresa.

TABELA 1

Mês	<i>Duty-pay</i>	<i>Block-pay</i>
31 dias	122:58 horas	75:26 horas
30 dias	119:00 horas	73 horas
29 dias	115:02 horas	70:34 horas
28 dias	111:04 horas	68:08 horas
Redução por dia	3:58 horas	2:26 horas

TABELA 2

Meses de trabalho efetivo na TAP durante o ano	<i>Duty-pay</i>	<i>Block-pay</i>
12	1240 horas	780 horas
11	1220 horas	760 horas
10	1195 horas	735 horas
9	1085 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 3

Mês de admissão	<i>Duty-pay</i>	<i>Block-pay</i>
Janeiro	1390 horas	855 horas
Fevereiro	1295 horas	795 horas
Março	1195 horas	735 horas
Abril	1085 horas	670 horas
Maio	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 4

Ano	<i>Duty-pay</i>	<i>Block-pay</i>
De 1 de janeiro a 31 de dezembro	1240 horas	780 horas
Redução por dia	3:25 horas	2:10 horas

2-Os valores que excedam os *plafond* mensais serão pagos com o vencimento do segundo mês seguinte àquele em que o *plafond* foi excedido.

3- Ao valor anual determinado nos termos do número 1, alínea *b*), supra, será deduzido o acumulado de pagamentos relativos a excedências de *plafond* mensais efetuados ao tripulante ao longo do ano. Caso a diferença entre o valor anual calculado e a totalidade dos pagamentos mensais já efetuados e ou devidos seja positiva, ou seja, favorável ao tripulante, o saldo assim apurado será pago juntamente com o processamento de salários do mês de março.

4- As horas que excedam os créditos mensais e anuais referidos no número anterior serão remuneradas pelos respetivos valores do vencimento horário (2,5 % do vencimento base), em rubrica própria do recibo de vencimento do tripulante.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Comissão de vendas

1- Do produto bruto do valor das vendas realizado em cada período de serviço de voo será retirada:

*a*) Nos voos em equipamento NB, uma percentagem a distribuir pelos tripulantes de cabine, sendo 10 % do serviço respetivo dividido por cada um dos responsáveis pelas vendas e 5 % do total das vendas dividido pelos restantes tripulantes de cabine que realizaram o serviço de voo, incluindo os responsáveis por bares de consumo;

*b*) Nos voos em equipamento WB, uma percentagem a distribuir pelos tripulantes de cabine, sendo 3 % para o supervisor do voo, 10 % do serviço respetivo dividido por cada um dos responsáveis pelas vendas e 5 % do total das vendas dividido pelos restantes tripulantes de cabine que realizaram o serviço de voo, incluindo os responsáveis por bares de consumo.

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### Adicional pelo exercício de funções em terra

Os tripulantes que, cumulativamente com funções de voo, exerçam funções permanentes em terra ou de instrução receberão um adicional nos termos e valores a definir pela empresa.

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### Subsídio de Natal

1- O tripulante tem direito, anualmente, a um subsídio de montante igual à soma do vencimento base e vencimento de senioridade, a pagar até 15 de dezembro.

2- No ano de admissão e no de cessação do contrato de trabalho, este subsídio será pago na proporção do tempo de trabalho prestado.

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### Retribuição de férias e subsídio de férias

1- Durante o período de férias, o tripulante tem direito ao vencimento fixo mensal, previsto no número 1 da cláusula 3.<sup>a</sup>, «Vencimento fixo mensal», e se devido, ao complemento de CAB 5, ajustado à totalidade dos dias de férias a que tiver direito.

2- O tripulante tem direito a um subsídio de férias, de montante equivalente a um mês de vencimento fixo mensal, ajustado à totalidade dos dias de férias a que tiver direito.

3- O subsídio de férias mencionado no número anterior será acrescido de 675,00 € (seiscentos e setenta e cinco euros).

4- O subsídio de férias será pago com o vencimento do mês anterior ao do respetivo gozo, salvo por pedido expresso do tripulante que pretenda o pagamento do mesmo faseado em dois ou noutro mês que contenha um período de férias.

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### Segurança Social

A empresa e os seus tripulantes, incluindo os que se encontram na situação de pré-reforma, contribuirão para a Segurança Social, nos termos estabelecidos na lei.

## Cláusula 20.<sup>a</sup>

### Proteção na doença

1- Nas situações de doença que impossibilitem a prestação de trabalho, comprovadas pelos serviços médicos contratados pela empresa, esta assegurará, nos três primeiros dias, dentro dos limites fixados no número 2 da presente cláusula, e nos restantes dias, o pagamento do montante líquido da retribuição fixa mensal, suportando esse montante nos três primeiros dias e a diferença entre o mesmo e o montante do subsídio de doença atribuído pela Segurança Social, nos restantes dias, tudo dentro dos limites referidos.

2- O pagamento pela TAP dos três primeiros dias de doença, conforme mencionado no número anterior, é limitado a 3 ocorrências por ano.

3- Para efeitos do disposto no número 1, o tripulante deverá, assim que tenha perceção da doença que o impossibilite de trabalhar, deslocar-se aos serviços médicos da empresa.

4- No caso de o subsídio de doença pago pela Segurança Social e remetido à TAP ser superior ao montante adiantado pela empresa nos termos desta cláusula, a diferença reverte a favor do tripulante.

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

6- O disposto no número anterior apenas se aplica enquanto a TAP for considerada entidade centralizadora.

7- A empresa tomará a seu cargo toda a assistência médico-medicamentosa e hospitalar em caso de doença ocorrida em serviço, fora da base, ficando a empresa sub-rogada nos eventuais direitos daí decorrentes.

## Cláusula 21.<sup>a</sup>

### Acidente de trabalho

1- É acidente de trabalho o sinistro como tal qualificado nos termos da lei geral.

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

3- A TAP assegurará ao tripulante, quando de acidente de trabalho, o pagamento das remunerações de forma idêntica à estabelecida na apólice de seguro que cobre os acidentes de trabalho, bem como assegurará o valor líquido da retribuição fixa mensal (vencimento base e vencimento de senioridade) a que se refere a alínea a) do número 4 da cláusula 1.<sup>a</sup>, «Retribuição mensal», acrescido do complemento previsto na cláusula 9.<sup>a</sup>, «Complemento em situação de acidente de trabalho, gravidez clinicamente comprovada e licenças parentais iniciais».

## Cláusula 22.<sup>a</sup>

### Cobertura de riscos de acidentes ocorridos fora da base, envolvendo tripulantes deslocados por razões de serviço

1- A TAP assegurará, em caso de acidente ocorrido fora da base e que não seja considerado acidente de trabalho e, enquanto a TAP não celebrar uma apólice cobrindo estas situações, o pagamento das remunerações de forma idêntica à estabelecida na apólice de seguro que cobre acidentes de trabalho, desde que se comprove que o tripulante não incumpriu as regras previstas em regulamento interno, designadamente no ROV.

2- A empresa tomará a seu cargo toda a assistência médico-medicamentosa e hospitalar em caso de doença ocorrida em serviço, fora da base, ficando a empresa sub-rogada nos eventuais direitos daí decorrentes.

## Cláusula 23.<sup>a</sup>

### Doenças profissionais

Constituem doenças profissionais as lesões corporais e ou psíquicas, perturbações funcionais ou doenças adquiridas no local de trabalho e ou resultantes do exercício da profissão, constantes da lista de doenças profissionais publicada no *Diário da República*.

## Cláusula 24.<sup>a</sup>

### Incapacidade temporária

O tripulante 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 25.<sup>a</sup>

#### **Incapacidade permanente**

1-O tripulante que se encontre em situação de incapacidade permanente total declarada pela Segurança Social ou, para o serviço de voo declarada pelos serviços médicos da empresa, poderá optar, no prazo de 60 dias a contar da data da declaração daquela incapacidade, por:

a) Ocupação em serviço em terra compatível com as suas habilitações e aptidões e com a doença e ou lesão de que esteja afetado;

b) Requerer a reforma por invalidez, declarada pela Segurança Social.

2-O contrato de trabalho caduca no momento na falta de opção ou no momento em que for concedida a reforma, sendo reportados os seus efeitos à data do respetivo requerimento.

3-Se o tripulante optar pela ocupação em atividade compatível com as suas habilitações e aptidões, observar-se-á o seguinte:

a) Se a incapacidade resultar de doença profissional ou acidente de trabalho, não lhe poderá ser paga retribuição inferior à prevista na cláusula 24.<sup>a</sup> «Incapacidade temporária»;

b) Se a incapacidade não tiver resultado de doença profissional ou de acidente de trabalho, o tripulante terá direito a uma retribuição composta pela correspondente à função exercida em terra, acrescida do vencimento de senioridade já vencido na anterior função.

4-Em caso de recusa injustificada, por parte do tripulante, do posto de trabalho apresentado pela TAP nos termos do número 1, da mesma resultará:

a) infração disciplinar grave nas situações de incapacidade permanente em resultado de doença profissional ou acidente de trabalho;

b) caducidade do contrato de trabalho nas restantes situações.

5-O disposto nesta cláusula não prejudica os direitos que assistam ao tripulante nos termos da cláusula 30.<sup>a</sup>, «Seguros», deste regulamento.

### Cláusula 26.<sup>a</sup>

#### **Retirada do serviço de voo**

1-O tripulante que seja retirado do serviço de voo por perda temporária ou definitiva dos requisitos legais para o exercício dessas funções, por razões imputáveis à empresa, terá direito ao vencimento fixo mensal auferido pelos tripulantes da mesma categoria, acrescido do vencimento de senioridade.

2-O tripulante, 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 tripulante ao serviço de voo será definida pela empresa, mas não poderá ser posterior à abertura da primeira vaga após a manifestação do desejo de regresso.

4-No momento do regresso ao serviço de voo, após situação de retirada temporária, o tripulante será integrado na categoria possuída à data da retirada.

### Cláusula 27.<sup>a</sup>

#### **Proteção em caso de pirataria, guerra, sabotagem ou violência**

1-A empresa compromete-se a prestar todo o apoio, acompanhamento social e económico ao agregado familiar de qualquer tripulante de cabine que, ao serviço da empresa, seja vítima de ato de terrorismo, pirataria, sabotagem ou violência.

2-A empresa tem a obrigação de prestar toda a colaboração possível para a libertação do tripulante de cabine, suportando as despesas inerentes e decorrentes dos acontecimentos, assim como as necessárias para o eventual repatriamento.

3-Qualquer tripulante que em serviço seja vítima dos atos previstos no número 1 desta cláusula terá direito à manutenção da sua remuneração fixa mensal e das ajudas de custo durante a eventual detenção, cujo período contará para todos os efeitos previstos neste AE como efetiva prestação de trabalho, devendo a empresa empreender todas as diligências para a sua libertação e repatriamento e suportar as respetivas despesas.

4-No âmbito do exposto no número 1, se o eventual sequestro se verificar, a empresa deverá disponibilizar à pessoa previamente indicada pelo tripulante o montante a que este teria direito como retribuição, durante a duração do mesmo.

5-O descrito no número anterior só será aplicado se o sequestro tiver duração superior a sete dias ou se englobar o dia em que o tripulante recebe a sua retribuição mensal, o que ocorrer primeiro.

6-O descrito no número anterior manter-se-á até que o tripulante regresse à base após a sua libertação e repatriamento.

7-Logo que se dê o alerta da existência de qualquer engenho explosivo, ação armada ou ato terrorista nenhum tripulante poderá ser obrigado a prestar qualquer serviço dentro da área de segurança, enquanto ali se mantiver a situação de emergência.

#### Cláusula 28.<sup>a</sup>

##### Risco de guerra

1-Serão consideradas zonas de guerra as zonas geográficas em estado de guerra civil ou internacional, com recolher obrigatório ou em que tenha sido decretado o estado de sítio.

2-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.

3-A TAP não poderá obrigar nenhum tripulante a realizar serviços de voo com escalonamento em zonas previstas no número anterior, salvo em situações de emergência.

4-Os tripulantes, aquando da apresentação para o serviço de voo, terão de ser informados que a aeronave sobrevoará zonas com as características definidas no número 1 desta cláusula, só seguindo viagem com o seu acordo reduzido a escrito.

5-Caso a empresa decida efetuar um serviço de voo que preveja aterragem ou destino final em aeroportos de países enquadrados no número 1 desta cláusula, a empresa poderá recrutar tripulantes em regime de voluntariado, sendo obrigatório que o seu acordo seja reduzido a escrito.

6-Os tripulantes recrutados nos termos do número anterior terão de ser avisados previamente em relação à data efetiva do voo e o período de serviço de voo realizado será contabilizado para efeitos dos créditos mensais e anuais de horas de trabalho (*duty-pay*) e de horas de voo (*block-pay*) com 50 % de acréscimo.

7-Se somente em viagem houver conhecimento das situações descritas no número 1, pertencerá ao comandante a decisão a tomar e, na eventualidade de se verificar a necessidade de aterragem, o período de serviço de voo será contabilizado nos termos do número 6.

8-Se a empresa decidir efetuar um período de serviço de voo tendo conhecimento que o voo se enquadra no previsto no número 1 e o omitir ao tripulante comete uma contravenção às garantias do tripulante, sendo considerada violação do contrato de trabalho e, como tal, podendo constituir justa causa de rescisão por parte do tripulante.

#### Cláusula 29.<sup>a</sup>

##### Risco de zonas epidémicas e ou endémicas

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

2-A empresa não poderá obrigar nenhum tripulante a realizar serviços de voo com escalonamento de tais zonas, salvo em situações de emergência, ou em situações especiais que o justifiquem, definidas pela OMS.

3-Os tripulantes, aquando da apresentação para o serviço de voo, terão de ser informados de que a aeronave aterrará em zonas com as características definidas no número 1 desta cláusula, só seguindo viagem com o seu acordo reduzido a escrito.

4-A empresa suportará todos os custos de vacinação ou qualquer outra intervenção médica necessária para efetuar os voos que se enquadram nesta cláusula.

5-O período de serviço de voo realizado no âmbito desta cláusula será contabilizado para efeitos dos créditos mensais e anuais de horas de trabalho (*duty-pay*) e de horas de voo (*block-pay*) com 50 % de acréscimo.

6-Se somente em viagem se verificar a necessidade de aterragem em zonas enquadradas no número 1, o período de serviço de voo será contabilizado nos termos do número 5.

7-Se o previsto no número anterior se verificar, e aquando do regresso do tripulante à base, a empresa deverá providenciar, com carácter de urgência, a necessária intervenção médica, com vista a rastrear qualquer consequência clínica que advenha da realização do voo, não podendo o tripulante regressar ao serviço sem atestado médico de aptidão total.

8-Os custos totais médico-medicamentosos, consequentes do previsto no número anterior serão da total responsabilidade da empresa.



9- Considera-se doença adquirida em serviço aquela que comprovadamente for contraída em deslocações em serviço nas zonas geográficas referidas no número 1 desta cláusula.

10- Todas as situações médicas emergentes da realização deste tipo de voos serão suportadas e acompanhadas pela empresa, não podendo o tripulante regressar ao serviço sem atestado médico de aptidão total.

#### Cláusula 30.<sup>a</sup>

##### Seguros

1- A TAP garantirá aos tripulantes um seguro cobrindo os riscos de incapacidade temporária ou permanente total, absoluta ou parcial, resultante de doença ou acidente, inerente ou não à prestação de trabalho, bem como os riscos de guerra e ou de zonas epidémicas e ou endémicas.

2- Para cumprimento do estabelecido no número anterior, a empresa obriga-se a assegurar a continuidade dos seguros coletivos de voo atualmente contratados, garantindo os regimes de coberturas e capitais idênticos aos estabelecidos nas apólices 32111 e 36742.

3- A TAP garantirá ainda aos tripulantes um seguro de saúde de grupo, cobrindo os mesmos riscos e nas mesmas condições em cada momento em vigor para a generalidade dos trabalhadores.

4- A empresa e o SNPAC poderão em qualquer momento acordar a adição ou substituição dos riscos cobertos por quaisquer outros que as circunstâncias justifiquem.

#### Cláusula 31.<sup>a</sup>

##### Licença sem retribuição

1- Para além das situações especiais previstas na lei, a TAP pode conceder ao tripulante de cabine, a pedido deste, licenças sem retribuição.

2- A concessão da licença determina a suspensão do contrato de trabalho, mas o tripulante mantém o direito ao lugar e o tempo de suspensão conta-se para efeitos de antiguidade de empresa.

3- Durante a licença sem retribuição mantêm-se os direitos, deveres e garantias das partes, na medida em que não pressuponham a efetiva prestação do trabalho.

4- A concessão de licença sem retribuição deve constar de documento escrito comprovativo da autorização e do tempo de duração previsto.

#### Cláusula 32.<sup>a</sup>

##### Segurança, higiene e saúde no trabalho

1- A empresa assegurará as condições mais adequadas em matéria de segurança, higiene e saúde no trabalho, garantindo a necessária formação, informação e consulta aos tripulantes e seus representantes, no rigoroso cumprimento das normas legais aplicáveis, nomeadamente dos artigos correspondentes do Código do Trabalho.

2- A organização da segurança, higiene e saúde no trabalho é da responsabilidade da empresa e visa a prevenção dos riscos profissionais e a promoção da saúde, devendo as respetivas atividades ter como objetivo proporcionar condições de trabalho que assegurem a integridade física e psíquica de todos os tripulantes.

3- Os representantes dos tripulantes nos domínios da segurança, higiene e saúde no trabalho são eleitos nos termos previstos na lei.

#### Cláusula 33.<sup>a</sup>

##### Medicina do trabalho

1- A empresa assegurará o funcionamento de um serviço de saúde ocupacional, diretamente ou por entidade legalmente autorizada para o efeito, o qual garantirá as atividades de medicina do trabalho, de acordo com as disposições legais aplicáveis.

2- O serviço de medicina no trabalho tem por finalidade a defesa da saúde dos tripulantes e a vigilância das condições de higiene e segurança no seu trabalho.

3- A empresa pode submeter os tripulantes a exames médicos quando feitos no âmbito da medicina do trabalho.

4- É da responsabilidade da empresa a marcação da data da inspeção médica periódica de cada tripulante, assim como da marcação da revalidação de certificado médico de voo.

5- A empresa assegurará, permanentemente, em condições de atuação imediata, a existência de uma ambulância, devidamente equipada, nas suas instalações do aeroporto de Lisboa, ou nas instalações da UCS, bem como a prestação imediata dos primeiros socorros por pessoal devidamente habilitado para o efeito.

6- Os exames médicos, e qualquer outro ato médico, devem respeitar o sigilo médico, não podendo a TAP utilizar os resultados médicos para qualquer outra finalidade que não seja o avaliar do estado de saúde do tripulante, nos termos da legislação aplicável relativa à saúde e segurança.

#### Cláusula 34.<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 e ocasionais, aos tripulantes, devendo o resultado ser sempre participado ao examinado;

*b)* Acompanhar a adaptação ao trabalho dos tripulantes de cabine com restrições de saúde, bem como a sua recolocação e reconversão/requalificação profissional, quando for caso disso, em articulação com os serviços da empresa;

*c)* Avaliar periodicamente as condições de saúde e segurança dos locais de trabalho utilizados pelos tripulantes, em conjunto com a equipa de segurança no trabalho;

*d)* Prestar assistência urgente às vítimas de acidentes de trabalho ou doença súbita ocorridos no local de trabalho, fora das horas normais de serviço dos médicos de medicina do trabalho essa assistência pode ser prestada por qualquer médico designado pela empresa;

*e)* Fomentar a educação do pessoal em matéria de saúde e segurança, ministrando conselhos sempre que necessários ou solicitados pelos tripulantes, bem como promovendo a realização de cursos regulares de primeiros socorros e segurança no trabalho;

*f)* Colaborar com os competentes órgãos representativos dos tripulantes e com quaisquer serviços da empresa que solicitem tal colaboração, sem prejuízo das atividades essenciais do serviço de medicina do trabalho;

*g)* Promover a proteção de todo o pessoal contra doenças infectocontagiosas, seguindo os planos de vacinação e outras medidas preventivas, no condicionalismo nacional e internacional, de acordo com as instruções da Direcção-Geral da Saúde, OMS ou qualquer outra organização com carácter semelhante.

2- Em cumprimento do disposto na alínea *a)* do número 1 desta cláusula, serão realizados anualmente exames médicos periódicos de vigilância de saúde dos tripulantes.

3- Os exames médicos de vigilância da saúde têm por fim, especificamente, verificar a repercussão do trabalho e das suas condições no tripulante e vigiar a sua saúde.

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

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

#### Cláusula 35.<sup>a</sup>

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

1- No âmbito das suas atividades na empresa, os médicos do trabalho não intervirão:

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

*b)* Como peritos ou testemunhas da empresa em processos judiciais nos casos suscetíveis de determinar indemnização aos tripulantes, bem como naqueles que ponham em confronto os interesses da empresa e dos tripulantes.

2- Os exames médicos para concessão ou revalidação de certificados de voo serão da competência de entidade para o efeito legalmente designada.

#### Cláusula 36.<sup>a</sup>

##### Pré-reforma

1- Por acordo entre a empresa e o tripulante pode este passar, a partir dos 55 anos, à situação de pré-reforma nas condições que em cada momento estiverem definidas pela empresa e pela lei.

2- A prestação de pré-reforma será atualizada anualmente nos mesmos valores percentuais em que o for a retribuição dos tripulantes no ativo ou, quando não haja atualização salarial destes, nos termos legais, pela taxa de inflação.

3- A prestação de pré-reforma será paga 14 meses em cada ano, incluindo os equivalentes ao subsídio de férias e ao subsídio de Natal, cujo pagamento terá lugar em junho e dezembro, respetivamente.

4- Os tripulantes na situação de pré-reforma mantêm-se abrangidos pelos seguros previstos na cláusula 26.<sup>a</sup>, «Seguro», deste regulamento até perfazerem a idade legal de reforma por velhice, conforme em cada momento, em vigor.

5- Até 1 de janeiro de 2026, e devido à nova composição de tripulações para o A330 a TAP e o SNPVC comprometem-se a elaborar um plano de reformas antecipadas.

#### Cláusula 37.<sup>a</sup>

##### Complemento de reforma

1- A todos os trabalhadores admitidos até 31 de maio de 1993 no quadro permanente que requeiram a passagem à situação de reforma por velhice ou por invalidez até 60 dias após terem atingido a idade mínima legal em que, como trabalhador TAP, o possam fazer, ou após ocorrência de qualquer situação que comprovadamente justifique a reforma por invalidez, a TAP atribuirá um complemento da pensão de reforma concedida pela Segurança Social.

2- O complemento TAP de reforma integra a pensão total de reforma, que será sempre constituída pelas verbas correspondentes à pensão de reforma da Segurança Social e por aquele complemento TAP de reforma.

3- O montante da pensão de reforma da Segurança Social a considerar para efeitos de cálculo do complemento TAP será sempre a pensão de reforma unificada, nos casos em que esta possa ser pedida pelo beneficiário, independentemente de este efetivar ou não esse pedido.

4- O montante do complemento TAP de reforma será o resultante da regulamentação que em cada momento vigorar sobre a matéria.

5- A todos os ex-tripulantes que tenham prestado à empresa um mínimo de cinco anos completos de serviço é atribuído um adicional ao complemento TAP de reforma se e na medida necessária para que o montante da respetiva pensão total de reforma seja igual ao do salário mínimo nacional em cada momento em vigor para a indústria e serviços.

6- Este adicional será atribuído aos ex-trabalhadores que expressamente o solicitem e desde que façam prova de não possuírem qualquer outro rendimento.

7- Os adicionais atribuídos não integram o valor do complemento TAP de reforma, podendo ser reduzidos ou anulados logo que a pensão total de reforma seja igual ou superior ao salário mínimo nacional em cada momento em vigor para a indústria e serviços.

8- O valor do complemento TAP de reforma será atualizado sempre que e na mesma medida em que sejam atualizadas as remunerações base mínimas dos trabalhadores no ativo, sendo aplicável a percentagem de aumento global dessas remunerações.

9- A partir da data em que for constituído o fundo de pensões para garantir o pagamento dos complementos TAP de reforma, o valor da pensão total de reforma garantido nunca será superior ao valor da retribuição mensal líquida do ativo.

10- Aos trabalhadores admitidos no quadro permanente a 1 de junho de 1993 apenas será atribuído complemento TAP de reforma após constituição de fundo de pensões, nos termos que forem definidos no quadro desse fundo de pensões.

11- A atribuição do complemento TAP pressupõe sempre que o trabalhador se encontra ao serviço no momento da atribuição da pensão de reforma ou invalidez.

#### Cláusula 38.<sup>a</sup>

##### Salvaguarda por redução de atividade

Sempre que a operação aérea da TAP SA, for 50 % inferior em relação ao mês homólogo, a TAP compromete-se a negociar e a acordar com o SNPVC medidas extraordinárias de compensação de perda de componentes económicas dos tripulantes desde que existam também medidas compensatórias de produtividade ou outras com vista a manutenção da sustentabilidade da empresa.

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### Disposição transitória

1- Para efeitos da cláusula 14.<sup>a</sup>, «*block-pay* e *duty-pay*», as horas realizadas para além do plafond, serão devidas a partir da data de entrada em vigor do presente AE.

2- Sem prejuízo do disposto no número 2 da cláusula 18.<sup>a</sup>, «Retribuição de férias e subsídio de férias», no ano de 2024 o tripulante tem direito a um subsídio de férias de montante equivalente a um mês de vencimento fixo mensal.

3- Para efeitos do disposto no número 3 da cláusula 18.<sup>a</sup>, «Retribuição de férias e subsídio de férias», o complemento do subsídio de férias será devido após a data de entrada em vigor do presente AE, cujo pagamento será feito de forma proporcional aos meses remanescentes do ano de 2024.

## **Regulamento de Trabalho a Tempo Parcial (RTTP)**

### **Cláusula 1.<sup>a</sup>**

#### **Âmbito**

1- Este regime é dirigido a todos os tripulantes que integram o quadro de trabalhadores efetivos da empresa vigente em cada ano, que o podem requerer nos termos e nas condições seguidamente enunciadas.

2- Os tripulantes que requeiram este regime específico de trabalho regem-se pelas regras do presente AE, com as especificidades previstas neste regulamento.

### **Cláusula 2.<sup>a</sup>**

#### **Admissão**

1- A empresa divulgará todos os anos, até 1 de agosto, as vagas e as regras para a atribuição do trabalho a tempo parcial para o ano seguinte.

2- As vagas definidas anualmente pela empresa, serão alvo de análise prévia entre a TAP e o SNPVAC em sede de gabinete de acompanhamento.

3- Os tripulantes interessados deverão enviar o seu pedido por escrito, até 15 de agosto do ano imediatamente anterior ao que diz respeito, por forma a garantir o planeamento em conjunto com as férias.

4- A resposta ao pedido mencionado no número anterior, deverá ser dada pela empresa até à publicação do plano de férias.

5- Os pedidos devem indicar o período e o modelo de trabalho a tempo parcial pretendido de entre os modelos vistos no presente regulamento, ou outros que possam vir a ser acordados entre a empresa e o tripulante.

6- O modelo de trabalho a tempo parcial pode ser concedido por períodos mínimos de um ano e máximos de dois.

7- Nos casos de tripulantes com 3 ou mais filhos a cargo o prazo referido no número anterior poderá ser alargado até três anos. Nos casos de tripulantes com filho com deficiência, doença crónica ou doença oncológica este prazo poderá ser alargado até 4 anos.

8- As vagas para a atribuição do trabalho a tempo parcial serão preenchidas na mesma categoria, quadro e base por antiguidade na função, respeitando as regras definidas na cláusula 3.<sup>a</sup> deste regulamento.

### **Cláusula 3.<sup>a</sup>**

#### **Definição e preenchimento de vagas**

1- As vagas existentes para a atribuição do trabalho a tempo parcial serão preenchidas dentro da mesma categoria, quadro e base, por antiguidade na função, cumprindo o disposto na cláusula 4.<sup>a</sup> e as seguintes prioridades:

- a) Tripulante com filho a cargo, portador de deficiência, doença crónica ou doença oncológica;
- b) Tripulante com filho a cargo menor de 12 anos;
- c) Tripulante com membro do agregado familiar;
- d) Todos os tripulantes de cabine não abrangidos pelas alíneas anteriores.

2- Nas situações previstas nas alíneas a) e b) do número anterior, os tripulantes poderão solicitar a atribuição do trabalho a tempo parcial, por escrito e de forma fundamentada, com a antecedência de 60 dias.

### **Cláusula 4.<sup>a</sup>**

#### **Regime de utilização**

1- A atividade anual do tripulante, ao abrigo deste regulamento, será reduzida, em função da modalidade pretendida, para 10, 9, 8 ou 6 meses de prestação de trabalho efetivo.

2- Serão planeados os meses/semanas de prestação de trabalho efetivo seguidos ou interpolados, de acordo com as necessidades existentes da empresa em cada momento.

3- Sempre que possível a empresa atribuirá os períodos específicos indicados pelos tripulantes nos seus pedidos de atribuição de trabalho a tempo parcial.

4- O modelo de trabalho a tempo parcial atribuído ao tripulante, ao abrigo deste regulamento será um dos seguintes:

Modelo de trabalho a tempo parcial	Descrição	Meses de trabalho a tempo completo
Permanente 50 % (12 meses por ano)	Duas semanas consecutivas de trabalho a tempo completo e duas semanas de trabalho a tempo parcial por mês durante todo o ano; ou, Um mês de trabalho a tempo completo e um mês de trabalho a tempo parcial durante todo o ano; ou, Dois meses consecutivos a tempo completo de trabalho e dois meses de trabalho a tempo parcial durante todo o ano; ou, Três meses consecutivos de trabalho a tempo completo e três meses de trabalho a tempo parcial durante todo o ano.	6 meses
Permanente 33 % (12 meses por ano)	Duas semanas consecutivas de trabalho a tempo completo e uma semana de trabalho a tempo parcial durante todo o ano; ou, Dois meses consecutivos de trabalho a tempo completo e um mês de trabalho a tempo parcial durante todo o ano.	8 meses
Permanente 25 % (12 meses por ano)	Três semanas consecutivas de trabalho a tempo completo e uma semana de trabalho a tempo parcial durante todo o ano; ou, Três meses consecutivos de trabalho a tempo completo e um de trabalho a tempo parcial durante todo o ano.	9 meses
Parcial 50 % (10 meses por ano)	Duas semanas consecutivas de trabalho a tempo completo e duas semanas de trabalho a tempo parcial por mês durante 10 meses; ou, Um mês de trabalho a tempo completo e um mês de trabalho a tempo parcial durante 10 meses; ou, Dois meses consecutivos de trabalho a tempo completo e dois meses de trabalho a tempo parcial durante 10 meses; ou, Tempo completo em 2 meses de verão (maio, junho, julho e/ou agosto).	7 meses
Parcial 50 % (8 meses por ano)	Duas semanas consecutivas de trabalho a tempo completo e duas semanas de trabalho a tempo parcial durante 8 meses. Tempo completo em 4 meses de verão (maio, junho, julho e agosto).	8 meses
Parcial 25 % (8 meses por ano)	Três semanas consecutivas de trabalho a tempo completo e uma semana de trabalho a tempo parcial durante 8 meses. Tempo completo em 4 meses de verão (maio, junho, julho e/ou agosto).	10 meses
Parcial 50 % (6 meses por ano)	Duas semanas consecutivas de trabalho a tempo completo e duas semanas consecutivas de inatividade durante 6 meses. Tempo completo em 6 meses, dos quais 3 meses durante o verão (junho, julho e agosto) e os outros 3 meses a definir pela empresa.	9 meses
Parcial 33 % (6 meses por ano)	Duas semanas consecutivas de trabalho a tempo completo e uma semana de trabalho a tempo parcial durante 6 meses, Tempo completo em 6 meses dos quais 3 meses durante o verão (junho, julho e agosto) e os outros 3 meses a definir pela empresa.	10 meses

5- A determinação final dos meses/semanas caberá à empresa por forma a garantir uma distribuição equitativa pelos tripulantes não prejudicando os demais.

6- Os *plafond* anuais de créditos de horas contabilizadas, reduzidos em função dos períodos de atividade, são os seguintes:

<i>Plafond</i>	Regime de trabalho a tempo parcial	Horas/ano
<i>Block pay</i>	Permanente 66 % - 12 meses por ano	315
<i>Duty pay</i>	Permanente 66 % - 12 meses por ano	510
<i>Block pay</i>	Permanente 50 % - 12 meses por ano	460
<i>Duty pay</i>	Permanente 50 % - 12 meses por ano	750
<i>Block pay</i>	Permanente 33 % - 12 meses por ano	600
<i>Duty pay</i>	Permanente 33 % - 12 meses por ano	975
<i>Block pay</i>	Permanente 25 % - 12 meses por ano	670
<i>Duty pay</i>	Permanente 25 % - 12 meses por ano	1085
<i>Block pay</i>	Parcial 50 % - 10 meses por ano	530
<i>Duty pay</i>	Parcial 50 % - 10 meses por ano	865
<i>Block pay</i>	Parcial 50 % - 8 meses por ano	600
<i>Duty pay</i>	Parcial 50 % - 8 meses por ano	975
<i>Block pay</i>	Parcial 25 % - 8 meses por ano	735
<i>Duty pay</i>	Parcial 25 % - 8 meses/ano	1196
<i>Block pay</i>	Parcial 50 % - 6 meses/ano	670
<i>Duty pay</i>	Parcial 50 % - 6 meses/ano	1085
<i>Block pay</i>	Parcial 33 % - 6 meses/ano	735
<i>Duty pay</i>	Parcial 33 % - 6 meses/ano	1196

7- No caso de ter sido acordado entre a empresa e o tripulante um regime específico de trabalho a tempo parcial nos termos do número 5 da cláusula 2.<sup>a</sup> «Admissão», não são aplicáveis os *plafond* mensais de crédito de horas contabilizadas previstas no quadro do número anterior. Nesse caso, os *plafond* de horas serão reduzidos em função do período de atividade, na mesma proporção adotada neste regulamento.

8- A empresa pode marcar dias para formação profissional, refresco e medicina do trabalho em função das datas-limite para a manutenção das qualificações podendo para isso interromper esporadicamente o período de inatividade por um ou dois dias conforme a situação e a necessidade da empresa e do tripulante existentes no momento.

9- Na situação prevista no número anterior, a empresa terá de comunicar ao tripulante o período de inatividade com pelo menos 7 (sete) dias de antecedência.

10- O período de inatividade decorrente da necessidade da manutenção da qualificação do tripulante referido no número 8 da presente cláusula será adicionado ao período de inatividade restante.

11- A satisfação dos pedidos de folgas, voos e/ou rotações apenas será viabilizada pela empresa se se enquadrar no regime de trabalho a tempo parcial atribuído ao tripulante em causa.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### Férias

1- No ano em que o tripulante inicia o trabalho a tempo parcial terá direito às férias que se venceram no dia 1 de janeiro desse ano correspondente à assiduidade/disponibilidade do ano anterior.

2- O período de férias correspondente ao período de trabalho efetivo anual acordado, 10, 9, 8, 7 ou 6 meses (ou outro que vier a ser solicitado pelo tripulante e atribuído pela empresa), será o proporcional ao tempo de trabalho prestado nesse período, devendo ser gozado no ano imediatamente seguinte, de acordo com a seguinte tabela:

Meses de trabalho	Dias de férias 42 (32 + 10)
6 meses	21 (16 + 5)
7 meses	25 (19 + 6)
8 meses	28 (21 + 7)
9 meses	32 (24 + 8)
10 meses	35 (27 + 8)

3- Nos casos previstos na cláusula 3.<sup>a</sup>, os períodos de férias estabelecidos no número anterior serão proporcionalmente ajustados.

4- O gozo dos dias de férias definidos no número 2 ocorrerá dentro dos meses de trabalho.

5- Se, por necessidades de funcionamento da empresa, tal gozo não for possível dentro dos meses de trabalho, o período de atividade reduzida será alargado ao número de dias igual ao número de dias de férias em falta.

6- Nos anos em que o tripulante exerça as suas funções em regime de trabalho a tempo parcial não é aplicável o disposto nas cláusulas 25.<sup>a</sup>, «Tipos de férias» e 26.<sup>a</sup> «Procedimentos relativos às férias», do clausulado geral do AE.

7- Caso o tripulante desista do pedido de atribuição de trabalho a tempo parcial após a data-limite para o envio do pedido de dias de férias, o acréscimo de dias de férias a que eventualmente tenha direito será atribuído, em função da disponibilidade da empresa.

8- O pedido de desistência previsto no número anterior terá de ser submetido até ao dia 1 do mês anterior àquele em que o tripulante pretende cessar a prestação de trabalho em regime de tempo parcial.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### Folgas

O número de dias de folga será proporcionalmente ajustado em função do regime de trabalho a tempo parcial atribuído ao tripulante.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### Vencimento

O valor do vencimento fixo mensal, do subsídio de férias e do subsídio de Natal, previstos no AE, será reduzido de forma proporcional nos termos legais, da seguinte forma:

- a) 10 meses por ano - 83,3 %;
- b) 9 meses por ano - 75 %;
- c) 8 meses por ano - 66,7 %;
- d) 7 meses por ano - 58,3 %; e,
- e) 6 meses por ano - 50 %.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### Exercício efetivo da função

Para efeitos da aplicação das condições e benefícios previstos neste AE, decorrente do exercício efetivo de função, a percentagem mínima da média ponderada anual de horas de voo realizadas pelos tripulantes da mesma função e equipamento(s) em que o tripulante preste serviço (75 %), será proporcionalmente ajustada à redução do tempo de trabalho.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Regalias sociais

1- Os tripulantes que se encontrem ao abrigo deste regulamento não perdem quaisquer regalias sociais em vigor, nomeadamente o seguro de saúde e facilidades de passagens.

2- Durante o período de prestação efetiva de trabalho em regime a tempo parcial a empresa suportará o previsto no número 2 da cláusula 20.<sup>a</sup>, «Proteção na doença», do RRRGS do AE.

## Cláusula 10.<sup>a</sup>

### Cláusula de salvaguarda

1- Com base em razões justificadas, relacionadas com a satisfação das necessidades da operação, a TAP pode fazer cessar a prestação de trabalho em regime de trabalho a tempo parcial, mediante aviso prévio ao tripulante de 45 (quarenta e cinco) dias.

2- O tripulante poderá optar pelo regime estabelecido na lei em cada momento em vigor, ou pelo constante neste regulamento no seu todo, conforme o que considere mais favorável.

3- Os pedidos de prestação de trabalho a tempo parcial autorizados pela empresa mantêm-se em vigor até ao termo de vigência.

## Regulamento de Utilização e Prestação de Trabalho (RUPT)

### CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Cláusula 1.<sup>a</sup>

##### Objeto

1- O presente Regulamento de Utilização e Prestação de Trabalho (RUPT), sem prejuízo da legislação em vigor, contém a regulamentação de tempos de trabalho e de repouso dos tripulantes de cabine da TAP.

2- Na elaboração deste regulamento foram observados os seguintes princípios:

a) Princípio da estabilidade do planeamento, salvaguardando as garantias e direitos fundamentais dos tripulantes de cabine no que se refere à sua vida pessoal e aspetos sociais relevantes;

b) As escalas dos tripulantes de cabine só podem ser alteradas por comum acordo entre o serviço de planeamento e gestão de tripulações e o tripulante de cabine, sem prejuízo das alterações que resultarem do serviço de assistência e serviço de reserva, bem como das faltas justificadas de que tais alterações decorram naturalmente. As alterações não prejudicarão o restante planeamento mensal;

c) Os voos não programados são realizados com recurso aos tripulantes de cabine em serviço de assistência e serviço de reserva; só não havendo tripulantes de cabine numa destas situações é que os referidos voos são realizados com recurso aos restantes tripulantes de cabine.

#### Cláusula 2.<sup>a</sup>

##### Aplicabilidade do Regulamento de Utilização e Prestação de Trabalho

1- O presente regulamento aplica-se a todos os tripulantes de cabine da TAP, que sejam associados do SNPVAC e aos que aderirem ao presente acordo de empresa («AE») por via do previsto na cláusula 1.<sup>a</sup> do clausulado geral do presente AE, e a todas as suas operações, regulares ou não regulares, de médio ou de longo curso.

2- A TAP e o SNPVAC, aquando da aceitação dos programas comerciais a aplicar em cada época IATA, definirão em conjunto os voos em que a aplicação do presente regulamento poderá ser excecionada, sem prejuízo das competências próprias da autoridade aeronáutica; os voos excecionados constarão, para cada época IATA, do Regulamento de Operações de Voo (ROV).

#### Cláusula 3.<sup>a</sup>

##### Agregado familiar

1- Aos tripulantes de cabine abrangidos por este regulamento e aos seus cônjuges ou pessoas àqueles ligadas por união de facto ou economia comum, quando estes sejam tripulantes de cabine da TAP, serão concedidos períodos de prestação de trabalho e/ou de folga semanal a horas e dias afins, sempre que dessa concessão não resultem prejuízos para o serviço ou terceiros devendo, a pedido do tripulante de cabine, a recusa ser fundamentada por escrito.

2- Aos tripulantes de cabine, que embora não constituindo agregado familiar, solicitem chaves de serviço de voo e folga, as mesmas poderão ser concedidas num mínimo de 20 (vinte) tripulantes de cabine até ao máximo das dotações possíveis em função da disponibilidade, desde que os tripulantes de cabine que o requeiram sejam do mesmo quadro funcional e façam pedidos simples de chave de voos e folgas coincidentes.



3- A chave de voos e folgas coincidentes apenas será garantida nos meses em que não haja gozo de férias, nem de treino, de formação ou de pretensões individuais, e quando daí não resultarem inconvenientes para o serviço nem para terceiros.

4- As chaves de serviço de voo e folgas atribuídas nos termos do número 2, terão uma duração máxima de 24 (vinte e quatro) meses e terão início no planeamento de janeiro e término no de dezembro.

5- A listagem inicial será ordenada de acordo com a média de senioridade dos tripulantes de cabine que a requererem, nos seguintes termos:

a) Em caso de igualdade entre 2 (dois) pedidos de chave de voos na média ponderada definida neste número, será considerada em primeiro lugar aquela que tiver o tripulante de cabine mais antigo;

b) Os pedidos de chave de voo efetuados depois do início da atribuição inicial de chaves serão introduzidos no final da lista de espera que exista, respeitando a ordem da data de entrada.

6- Caso haja lista de espera para a atribuição deste tipo de chave de voo será estabelecido um regime de rotatividade. No caso dos que cessam a chave para dar lugar aos seguintes, estes passam para o final da lista de espera existente à data.

7- O disposto nos números anteriores só será aplicável a pedido dos interessados e deverá ser efetuado por mensagem de correio eletrónico para a direção de planeamento e gestão de tripulações.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### Definições

Para efeitos deste regulamento, considera-se:

1- Atividade no solo - A que é inerente às funções atribuídas ao tripulante de cabine, nomeadamente instruções, cursos, refrescamentos e qualquer tipo de treino profissional, ou convocação pela empresa, obrigatoriamente considerado como tempo de trabalho;

2- Alojamento - Local confortável, sujeito a um mínimo de ruído, não aberto ao público, com possibilidade de controlar a luz e a temperatura, equipado com mobiliário adequado e com acesso a comida e bebida, onde o tripulante de cabine de assistência ou em *split duty* possa ter a oportunidade para dormir. Terá que ser facultado ao tripulante de cabine alojamento, nos termos desta definição, nos casos de intervalo superior a 2 (duas) horas que englobe no todo ou em parte o período crítico do ritmo circadiano;

3- Ano - Um período de 12 (doze) meses que corresponde ao ano civil, que começa às 0h00 do dia 1 de janeiro e termina às 23h59 do dia 31 de dezembro;

4- Apresentação - Hora indicada pela empresa para que o tripulante de cabine se apresente para iniciar um período de serviço de voo ou serviço no solo para que tenha sido nomeado ou convocado, cumpridos que sejam os limites legais;

5- Base - Local onde a empresa tem a sua sede ou outro, circunscrito ao território nacional, que seja definido como tal pela empresa e que conste do contrato de trabalho do tripulante de cabine;

6- Base operacional - Local diferente da base onde o tripulante de cabine se encontra em regime de permanência e que serve de base a uma operação em regime de destacamento ou outro acordado;

7- *Dead head crew* - O tripulante de cabine em serviço, sem funções a bordo, que se desloca de avião, por ordem da empresa;

8- Destacamento - Situação em que o tripulante de cabine, com o seu acordo e por necessidade da empresa, se encontra temporariamente estacionado fora da base por um período de tempo superior ao tempo máximo da rotação e até 30 dias. Este regime carece de negociação e acordo prévio do SNPVAC;

9- Dia - Período de 24 (vinte e quatro) horas que começa às 0h00 locais;

10- Dia de trabalho - Dia de calendário que inclua, no todo ou em parte, um serviço de voo ou no solo, ou dia de ausência da base, motivado por serviço;

11- Dia livre de serviço - Dia que, não sendo de folga, repouso ou férias, ao tripulante de cabine não foi atribuída qualquer atividade no âmbito das suas funções;

12- Folga semanal - Período livre de serviço, de, no mínimo, 48 (quarenta e oito) horas consecutivas, dentro de cada 7 (sete) dias consecutivos, gozado ininterruptamente na base, durante o qual o operador não pode contactar o tripulante;

13- Hora local - Hora do local de onde o tripulante de cabine se encontra e realiza o descanso. Para efeitos da aplicação do número 7 da cláusula 29.<sup>a</sup>, «Tempo de repouso», a hora local é sempre a hora de Lisboa;

14- Hora de referência - Hora do local a que o tripulante de cabine está aclimatizado;

15- Hora de despertar - Uma hora de antecedência em relação à hora definida para o transporte fora da base;

16- Intervalo («*break*») - Período de tempo dentro de um período de serviço de voo, mais reduzido que um período de descanso, mas com uma duração mínima de 3 (três) horas, durante o qual o tripulante de cabine está livre de todas as tarefas. O tempo de intervalo é contabilizado como período de serviço de voo e exclui o tempo pós, pré-voo e o tempo de transporte;

17- Irregularidades operacionais - Alterações operacionais imprevistas que decorrem de situações ocorridas a partir das 2 (duas) horas que antecedem a hora de apresentação e que configurem, designadamente, problemas técnicos da aeronave ou do equipamento de terra imprescindível para a realização do voo, situações e fenómenos meteorológicos adversos, atrasos provenientes dos serviços de gestão de tráfego aéreo, acontecimentos de origem política, militar ou outros que afetem o espaço aéreo a sobrevoar ou os aeroportos de origem e destino. Encontram-se excluídas todas as alterações ditadas por razões comerciais;

18- Local de repouso/alojamento adequado:

a) Fora da base - Quarto individual devidamente mobilado, provido de meios próprios para descanso horizontal, incluindo instalações sanitárias, sujeito ao mínimo de ruído, bem ventilado, com ar condicionado, com controlo individual de luz e temperatura;

b) Na base - A residência do tripulante de cabine.

19- Mês - período correspondente ao mês de calendário;

20- Mobiliário adequado - lugar com possibilidade de reclinção mínima de 45 % em relação à vertical, com pelo menos 50 centímetros de largura e suporte para pernas e pés;

21- Planeamento mensal/escala de serviço - Programação mensal dos serviços das folgas e das férias do tripulante de cabine; salvo acordo do próprio, não pode ser alterado fora dos casos expressamente previstos neste AE;

22- Período crítico do ritmo circadiano - Período compreendido entre as 2h00 e as 5h59 da hora local a que o tripulante de cabine está aclimatizado;

23- Período noturno de repouso/noite local - Período de 8 (oito) horas consecutivas entre as 22 horas e as 8 horas, horas locais;

24- Período de repouso - Período no solo e em local apropriado para repouso, durante o qual o tripulante de cabine está obrigatoriamente liberto de todo e qualquer serviço, após serviço de voo ou no solo, não podendo ser contactado pela empresa;

25- Período de serviço de voo (*duty time*) - Período de tempo desde a hora de apresentação de um tripulante de cabine no aeroporto para executar um voo ou séries de voos, sem período de repouso intermédio, até 30 (trinta) minutos depois do momento de imobilização definitiva da aeronave, uma vez completado o último daqueles. Em caso de irregularidades justificadas o tempo para além dos 30 (trinta) minutos deverá constar do flight report/cabin report, sendo esse tempo contabilizado para efeitos de *duty-pay*;

26- Período de serviço noturno - Período compreendido, no todo ou em parte, entre as 23h00 e as 6h29, horas locais;

27- Período de serviço de voo repartido (*split duty*) - Período de serviço de voo planeado, que consiste em dois serviços separados por um intervalo;

28- Posicionamento - Situação em que um tripulante de cabine em funções, no interesse da empresa, é transferido de um local para outro e que conta como período de serviço de voo;

29- Residência - Local onde o tripulante de cabine se encontra em regime de domicílio permanente;

30- Rotação - Conjunto de períodos de serviço de voo com início e término na base e que inclua estada fora dela;

31- Semana - Período de 7 (sete) dias consecutivos;

32- Semestre - Período de 6 (seis) meses consecutivos, sendo entendido como 1.º semestre o período que abrange os meses de janeiro a junho, inclusive;

33- Serviço de assistência - Período de tempo de trabalho durante o qual o tripulante de cabine, para o efeito escalado, permanece à disposição da empresa com vista a efetuar qualquer período de serviço de voo para o qual se encontre qualificado, dentro das atribuições correspondentes à sua categoria profissional;

a) Caso o tripulante de cabine de assistência seja convocado para qualquer outro tipo de serviço, incluindo o despiste de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, antes da ativação de um serviço de voo, o tempo de trabalho começa a contar a 100 % para efeitos do cálculo dos tempos máximos de período de serviço de voo previstos na cláusula 23.ª, «Tempos máximos de períodos de serviço de voo» deste regulamento;

34- Serviço de reserva de vinte e quatro horas - Período de dia de calendário atribuído como tal na escala mensal através do qual o tripulante de cabine pode ser nomeado para substituir outro, já escalado ou não, para um serviço de assistência ou para um período serviço de voo;

35- Serviço de reserva - Período de tempo de trabalho durante o qual o tripulante de cabine permanece à disposição da empresa com vista a efetuar qualquer período de serviço de voo, na sequência de atraso, cancelamento ou mudança de equipamento ou versão;

36- Setor - Trajeto efetuado desde o momento em que a aeronave se desloca do seu local de estacionamento até ao local em que estaciona (de calços a calços [ATD a ATA]);

37- *Sign off* - Momento em que o tripulante de cabine regista, em terminal informático apropriado, ou equiparado e fornecido pela empresa, o fim de uma assistência no aeroporto, ou de um período de serviço de voo ou rotação, após chegada à sua base;

38- *Sign on* - Momento em que o tripulante de cabine, na sua base, regista em terminal informático apropriado, ou equiparado e fornecido pela empresa, o início de um período de serviço de voo, rotação ou assistência no aeroporto;

39- Tempo de trabalho - Período de tempo total em que o tripulante de cabine está ao serviço da empresa, desempenhando qualquer tipo de atividade que lhe tenha sido atribuída dentro do âmbito das suas funções, estabelecidas neste AE;

40- Tempo de transporte fora da base - Todo o tempo, determinado no Manual de Regulamentação de Operações de Voo («ROV»), para a deslocação de um tripulante de cabine entre o local de repouso e o local de apresentação, e entre o local de término do período de serviço de voo e o local de repouso;

41- Tempo de transporte na base - Período de uma hora despendido pelo tripulante de cabine para deslocação da residência até ao aeroporto, antes da apresentação para um período de serviço de voo, e de uma hora do aeroporto até à residência após um período de serviço de voo;

42- Tempo útil - Corresponde a uma fase do voo durante a qual os tripulantes de cabine podem trabalhar com o auxílio de material rolante e desde que o serviço não interfira com questões de segurança;

43- Tempo de voo (*block time*) - Período de tempo decorrido entre o momento em que o avião, preparado para o voo, retira calços tendo em vista uma descolagem e aquele em que se imobiliza com calços;

44- Termo do período de serviço de voo - Fim do período de serviço de voo (hora da imobilização da aeronave acrescida de trinta minutos); em caso de irregularidades justificadas, o tempo para além dos trinta minutos deverá constar do *flight report/cabin report*, sendo esse tempo contabilizado para efeitos de *duty-pay*;

45- Trimestre - Período de 3 (três) meses consecutivos, sendo entendido como 1.º trimestre o período que abrange os meses de janeiro, fevereiro e março;

46- Voos com limitações técnicas - Voos em que, por deficiências técnicas, não é permitido transportar carga e passageiros;

47- Voos de instrução ou exame (respetivamente on job training ou voos de largada) - Voos destinados a instrução/exame de tripulantes de cabine ou futuros tripulantes de cabine nas e para as diversas funções/categorias previstas na regulamentação em vigor e que constituem período de serviço de voo;

48- Voos de observação - Voos destinados à familiarização dos futuros tripulantes de cabine com a função para a qual estão a receber formação profissional;

49- Voos de médio curso - Voos que decorram entre pontos situados entre 23°N e 75°N e 35°W e 25°E

50- Voos de longo curso - Todos os voos não abrangidos pela definição de voo de médio curso;

51- Voo noturno - Para efeitos do disposto na cláusula 133.<sup>a</sup>, alínea c), alínea i), «Contagem de voo e de tempo de trabalho» do RRRGS, são horas de voo realizadas entre as 19h00 de um dia e as 6h00 do dia seguinte, horas locais;

52- Zona horária - Extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com o fuso horário, que corresponde a 1/24 do globo terrestre e com uma extensão de 15° de longitude, ou seja, uma hora de tempo.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### **Tripulações mínimas de segurança e tripulações tipo**

A composição das tripulações de cabine para cada equipamento e ou tipo de voo é a constante do Regulamento de Composição de Tripulações.

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### **Deslocação e transporte entre o local de repouso e o aeroporto**

1-Deslocação é a movimentação de um tripulante de cabine, ordenada pela TAP, por meios de superfície, excluindo o transporte entre o local de repouso e o aeroporto e vice-versa, nos termos seguintes:

a) As deslocações que antecedem o início de um período de serviço de voo contam como período de serviço de voo e para os correspondentes limites;

b) As deslocações após a realização de um período de serviço de voo ou não relacionadas com um período de serviço de voo contam como tempo de trabalho e para os respetivos limites.

2- Transporte entre o local de descanso e o aeroporto é a movimentação de um tripulante de cabine entre o seu local de descanso e o aeroporto, ou vice-versa, antes de iniciar ou depois de terminar um período de serviço de voo, nos termos seguintes:

a) Este tempo é determinado pela TAP, ouvido o SNPVAC, e deve ser publicado no ROV, não podendo a soma dos dois sentidos ser superior a 3 (três) horas;

b) Este tempo não conta como tempo de trabalho, nem como período de repouso; contudo, se, fora da base, o tempo total somado dos dois sentidos for superior a 2 (duas) horas, esse excesso deve ser acrescentado ao período de repouso.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### Alojamento nas escalas

1- A empresa garantirá aos tripulantes de cabine, sempre que estes se desloquem por motivo de serviço, alojamento em quarto individual e em estabelecimento com serviço adequado indicado pela TAP.

2- A escolha do hotel será feita pela empresa, que recolherá o parecer prévio do SNPVAC.

3- A TAP compromete-se a analisar as reclamações relativas a hotéis que lhe sejam apresentadas de forma justificada pelo SNPVAC com vista a encontrar soluções adequadas.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### Lugares de descanso e tomada de refeição

1- Em todos os equipamentos WB a empresa disponibilizará dispositivos apropriados para descanso horizontal dos tripulantes de cabine.

2- Em todos os voos com lugares de descanso reservados na cabine, serão estes os lugares de tomada de refeição; nos restantes voos serão disponibilizadas as estações de emergência instaladas junto às *galley*s de serviço.

a) Em voos de longo curso, sempre que se verifique a inoperacionalidade nos lugares de descanso no *lower deck mobile crew rest* (LDMCR), a TAP assegurará, em sua substituição, lugares de descanso em C/CL para pelo menos metade dos elementos da tripulação de cabine, se a referida inoperatividade ocorrer até à hora de apresentação, na base;

i) Em caso de inoperatividade do LDMCR, na base (detetada após a hora de apresentação) ou fora dela, nos voos em que tais lugares sejam devidos, se não houver disponibilidade de lugares em C/CL, serão bloqueados lugares em número equivalente na 1.<sup>a</sup> fila Y/CL para descanso dos tripulantes;

b) Em caso de inoperatividade do LDMCR e não existindo a possibilidade da tripulação usufruir do seu descanso na classe C/CL, será paga uma compensação de valor equivalente a 50 % do valor da ajuda de custo complementar 1 a cada tripulante, sendo o valor abonado até dois meses depois da ocorrência.

3- Nos equipamentos NB a TAP bloqueará 3 (três) lugares na primeira fila (A-B-C) de Y/CL nas seguintes situações:

a) Todos os períodos de serviço de voo de longo curso;

b) Todos os períodos de serviço de voo de médio curso, realizados em regime de ida e volta, que incluam no todo ou em parte o período entre as 2h00 e as 5h59, e que um dos sectores tenha um *block time* planeado igual ou superior a 3 horas e 30 minutos.

4- No caso referido no número anterior, quando os voos sejam operados em full economy, os lugares de descanso e tomada de refeição passarão a ser na primeira fila do avião.

5- Em caso de disponibilidade de lugares, a empresa bloqueará 3 (três) lugares na última fila (A-B-C) de Y/CL, nos períodos de serviço de voo de médio curso, operados em equipamentos NB realizados em regime de ida e volta, que não incluam no todo ou em parte o período crítico do ritmo circadiano, e que ambos os sectores tenham um *block time* planeado igual ou superior a 3 horas e 30 minutos.

6- Em todos os voos de longo curso com descanso intermédio (rotações) realizados nos equipamentos NB A321 NEO/LR, a TAP bloqueará 3 (três) lugares na primeira fila da classe Y/CL do lado direito sem a obrigatoriedade de cortina.

7- Para efeitos do número anterior, entendem-se por voos de longo curso com descanso intermédio as rotações que, de planeamento, tenham, pelo menos, um dos sectores com duração ininterrupta igual ou superior a 6 (seis) horas.

8- Para além do disposto no número anterior, o número 6 aplica-se igualmente ao destino TLV.

9- A natureza ininterrupta prevista no número 7 não é descaracterizada em caso de paragens de natureza técnica.

## CAPÍTULO II

### Planeamento das operações de voo

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Escalas de serviço

1- As escalas de serviço serão mensais, e estarão distribuídas individualmente e disponíveis para consulta num local conveniente, até ao dia 15 do mês anterior.

2- Das escalas de serviço mensais, bem como das suas posteriores alterações, constarão a rota, o destino, os horários dos períodos de serviço de voo, a hora de apresentação e duração dos períodos de serviço de voo, bem como o nome dos tripulantes.

3- Das escalas de serviço mensais constará, designadamente, a seguinte informação:

a) Os acumulados mensais, trimestrais e anuais do *duty* e *duty pay*, bem como do *block* e *block pay*;

b) As horas dos serviços de assistência e os serviços de reserva de 24 (vinte e quatro) horas;

c) As folgas que serão numeradas por ano civil;

d) As férias;

e) O trabalho no solo, nomeadamente, ações de formação, refrescamentos, exames médicos e convocações da empresa.

4- As escalas de serviço mensais deverão distribuir, equitativamente, por todos os tripulantes de cabine disponíveis os períodos de serviço de voo, de serviço de assistência e de serviço de reserva de 24 (vinte e quatro) horas exigidos pela operação.

5- Em todos os voos de longo curso com descanso intermédio (rotações) realizados nos equipamentos NB A321 NEO/LR, que, de planeamento, tenham, pelo menos, um dos setores com duração ininterrupta igual ou superior a 6 horas:

a) No dia anterior, o tripulante de cabine não pode ter um PSV com *block time* igual ou superior a 7 (sete) horas;

b) No conjunto dos 2 (dois) dias anteriores o tripulante de cabine só poderá realizar 4 setores, ou 5 em caso de irregularidade;

c) A natureza ininterrupta prevista na alínea anterior não é descaracterizada em caso de paragens de natureza técnica.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Gabinete de acompanhamento

1- A TAP e o SNPVAC obrigam-se a reunir trimestralmente com vista a analisar as escalas de serviço e a introduzir as alterações consideradas convenientes pelas partes.

2- Sempre que se verifique que os tempos utilizados no cálculo do período de serviço de voo e no cálculo do tempo de repouso são excedidos ou reduzidos em mais de 35 % dos casos numa determinada rota e num período de 3 (três) meses consecutivos de calendário, considera-se que esses tempos são inadequados, tendo a empresa de corrigi-los, obrigatoriamente, no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias, de forma a garantir que 65 % dos voos analisados em tal período cumpram o novo horário.

3- O SNPVAC e a TAP reunirão antes e depois de cada época IATA a fim de aferir da necessidade de adequar ou corrigir para a época IATA homóloga seguinte os tempos de serviço de voo, tempos de voo e rotações nos seguintes moldes:

a) Em novembro de cada ano, para análise do verão IATA anterior e preparação do verão IATA seguinte;

b) Em março de cada ano, para análise do inverno IATA anterior e preparação do inverno IATA seguinte;

c) Trimestralmente, sob pedido prévio do SNPVAC, poderá ser realizada reunião do gabinete de acompanhamento com a presença do gabinete de segurança de voo para a análise de situações de reporte de fadiga.

4- No caso de se verificar um aumento significativo dos níveis de absentismo, as partes comprometem-se a analisar as suas causas e acordarem medidas que visem a redução do mesmo.

5- A composição e as regras de funcionamento deste gabinete de acompanhamento serão objeto de regulamento próprio acordado entre as partes.

6- As reuniões do gabinete de acompanhamento podem ser pedidas por qualquer uma das partes podendo ser agendadas com uma antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis e deverão conter os temas a abordar na reunião requerida.

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Cooperação TAP/SNPVAC

1- Para efeitos de monitorização da distribuição equitativa do trabalho (*block hours* e número de setores) por todos os tripulantes de cabine, dentro de cada quadro e categoria, visando que nenhum tripulante de cabine seja beneficiado ou prejudicado, a TAP deve prestar informação, nos seguintes termos:

- a) A TAP envia ao SNPVAC, mensalmente, até ao dia 25 de cada mês:
  - i) Informação de carácter estatístico, agrupada por quadro e categoria, referente ao mês anterior;
  - ii) Informação de carácter estatístico, agrupada por quadro e categoria, numa visão acumulada dos últimos 12 (doze) meses.
- b) O conteúdo da informação prevista na alínea anterior é o seguinte:
  - i) Distribuição absoluta de *pairing days* por quadro e categoria;
  - ii) Distribuição relativa, face ao *target* individualizado, de dias de *pairing* por quadro e categoria;
  - iii) Distribuição absoluta de *block hours* por quadro e categoria, incluindo detalhe de quantos *crew available days* tinha cada tripulante de cabine;
  - iv) Distribuição absoluta de horas *duty* por quadro e categoria, incluindo detalhe de quantos *crew available days* tinha cada tripulante de cabine;
  - v) Distribuição absoluta de horas *block pay* por quadro e categoria, incluindo detalhe de quantos *crew available days* tinha cada tripulante de cabine;
  - vi) Distribuição absoluta de horas *duty pay* por quadro e categoria e função, incluindo detalhe de quantos *crew available days* tinha cada tripulante de cabine;
  - vii) Distribuição absoluta do número de assistências dos tripulantes de cabine por quadro e categoria;
  - viii) Distribuição absoluta de dias de folga por quadro e categoria;
  - ix) Distribuição absoluta de dias de folga em atraso por quadro e categoria;
  - x) Distribuição absoluta do total de horas *block* anuais efetuadas por tripulante de cabine.
- c) O ficheiro a enviar com a informação referida na alínea b) detalha também informação desagregada, para os seguintes indicadores:
  - i) *Total days* - Dias de calendário como tripulante de cabine em exercício efetivo de funções;
  - ii) *Crew available days* - Dias de disponibilidade do tripulante de cabine para atribuição de atividades, excluindo os dias ocupados com folgas, férias e ausências;
  - iii) *Pairing crew needed* - Total de tripulantes de cabine necessários para garantir a operação em cada período (mensal ou anual conforme a análise);
  - iv) *Pairing days* - Dias com ajudas de custo complementares 1 e 2, excluindo trabalho como instrutor;
  - v) *Other activities* - Dias consumidos em treino, assistências, médicas, dias de instrutor e gabinetes;
  - vi) *Not available* - Dias ocupados com folgas, férias e ausências;
  - vii) *Crew target* - Número ideal de *pairing days* para cada tripulante de cabine, em função da sua disponibilidade (obtem-se dividindo *pairing crew needed* por *crew available days*);
  - viii) *Diff dec* - Diferença entre os *pairing days* que cada tripulante de cabine teve face ao *crew target* que idealmente teria.
- d) Adicionalmente, é enviada pela TAP, mensalmente, até ao dia 30 de cada mês, informação do planeamento para o mês seguinte, aceitando-se que, por limitação de sistemas da TAP, esta informação se reveste apenas de carácter informativo e não vinculativo.
- e) O conteúdo da informação prevista na alínea anterior traduz-se nos indicadores agregados referentes a:
  - i) Total mensal de horas *block* e *duty* planeadas por tripulante de cabine, por quadro e categoria;
  - ii) Total mensal de dias de ocupação, dias de não ocupação e dias de assistência por tripulante de cabine, por quadro e categoria.
- f) A TAP fornece ao SNPVAC, trimestralmente, os seguintes documentos relativos aos tripulantes de cabine filiados no SNPVAC:
  - i) Registo dos tempos de trabalho das atividades no solo dos tripulantes de cabine que exerçam funções na TAP para além das de voo;
  - ii) Registo da equidade dos serviços de voo, de assistências e reservas de 24 horas;
  - iii) Registo das excedências ao acordo de empresa e legislação em vigor;

- iv) Registo de períodos e de dias de folgas em atraso;
- v) Informação relativa à cláusula 14.<sup>a</sup>, «Anulação de nomeações», e cláusula 29.<sup>a</sup>, «Tempo de repouso».
- g) A TAP fornece ao SNPVAC, mensalmente, os seguintes documentos relativos aos tripulantes de cabine filiados no SNPVAC, em formato digital e processáveis informaticamente:
  - i) Planeamentos mensais;
  - ii) Registo da atividade planeada e realizada;
  - iii) Registo das horas realizadas em dias de folga programada.

2- As partes comprometem-se a reunir, sempre que alguma das partes o requeira, em sede de gabinete de acompanhamento a constituir, para que sejam analisadas eventuais dúvidas sobre a informação prestada ou a prestar nos termos do número 1, devendo, sempre que possível, o SNPVAC identificar previamente os pontos que pretende abordar nas reuniões.

3- O SNPVAC, querendo, e a fim de avaliar a metodologia utilizada pela TAP para recolher e agregar a informação a prestar nos termos do número 1, pode, a expensas suas e através de membros do sindicato, promover auditorias procedimentais, cuja realização deve ser acordada com a TAP, não podendo, em qualquer caso, afetar o normal funcionamento da empresa. Estas auditorias devem ser conduzidas em estrita obediência das regras do artigo 88.º do RGPD.

4- Toda a informação enviada ou, por qualquer outra forma acedida pelo SNPVAC, é propriedade da TAP, sendo partilhada com o SNPVAC em observância das regras do RGPD e apenas para possibilitar uma monitorização da distribuição equitativa de trabalho dos tripulantes de cabine, não podendo ser distribuída, partilhada ou difundida a quaisquer outras entidades ou indivíduos, qualquer que seja o âmbito ou finalidades associadas.

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

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Contactos com os tripulantes de cabine

1- Os contactos vinculativos com os tripulantes de cabine serão, exclusivamente, através de chamada telefónica, ou de notificação via mensagem CRA aquando do sign on ou sign off, desde que cumpra com todos os normativos deste regulamento.

2- A empresa pode contactar o tripulante num dia livre caso o tripulante esteja de serviço de reserva 24 (vinte e quatro) horas no dia seguinte.

3- Salvo nos casos previstos neste AE, o tripulante de cabine não pode ser contactado pela empresa:

- a) Durante o período de repouso, após serviço de voo ou no solo;
- b) No período compreendido entre as 23h00 e as 7h59, exceto se se encontrar de serviço de assistência, de serviço de reserva, para notificar um atraso nas 2 (duas) horas que antecedem o período de serviço de voo planeado ou atribuído em sede de escala ou para notificar uma anulação de nomeação de acordo com a cláusula 14.<sup>a</sup>, «Anulação de nomeações»;
- c) Nas 10 (dez) horas que antecedem imediatamente a hora de apresentação para qualquer serviço, excetuando o consagrado na alínea b).

4- Caso a TAP pretenda implementar outro meio que se afigure adequado/equivalente para contactos com o tripulante de cabine e que permita o registo e a confirmação do notificado, tal meio terá de ter um período experimental e dependerá sempre de acordo expresso com o SNPVAC. Em qualquer caso, até acordo expresso, nenhum outro contacto que não os previstos na presente cláusula será considerado vinculativo.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Alterações às escalas

1- Nas situações de alterações às escalas por ajustes de mudança de horários/slots ocorridas após publicação do planeamento, mudança de equipamento, versão, cancelamento ou nos serviços de instrução, a empresa poderá nomear para períodos de serviço de voo ou de assistência, nos termos do número 9 da cláusula 17.<sup>a</sup>, «Serviço de assistência», com a antecedência mínima de quarenta e oito horas relativamente ao início do período de serviço de voo ou da assistência, desde que não sejam alterados nem o início da folga semanal planeada nem o planeamento de voos subsequente do tripulante de cabine.

2- O previsto no número anterior não poderá prejudicar a estabilidade do planeamento mensal do tripulante de cabine, não lhe podendo, salvo o seu acordo prévio, ser atribuído outro serviço de voo se o inicialmente programado nesse planeamento se realizar e o tripulante de cabine o puder realizar.

a) Entende-se que para se manter a estabilidade do planeamento, a nomeação para o novo serviço de voo terá a hora de apresentação não mais cedo do que 2 (duas) horas relativamente ao planeado;

b) O voo atribuído nos termos do número anterior não pode ser planeado para chegar mais de 3 (três) horas depois do inicialmente planeado.

3- Quando um tripulante de cabine se apresente ao serviço após uma situação de ausência por motivo de falta, justificada ou injustificada, de gozo de férias ou licenças, a antecedência mínima a que se refere o número 1 será de 10 (dez) horas, que se iniciam às 0h00 do dia seguinte:

a) O serviço para o qual o tripulante de cabine seja nomeado não pode colidir com nenhuma folga planeada e apenas pode alterar o planeamento de serviços até 72 (setenta e duas) horas.

4- Caso o tripulante de cabine não realize o serviço de voo que lhe conferiria o direito a descanso adicional (RAD), por motivos não imputáveis à TAP, o mesmo poderá ser substituído por serviço de voo ou por assistência e a atividade atribuída, ou a que eventualmente resulte da ativação dessa assistência poderá derrubar o planeamento de voos subsequente até ao máximo de 72 (setenta e duas) horas, desde que não derrube um serviço de voo pedido e atribuído, ou proveniente de troca.

5- Fora dos prazos previstos nos números 1 e 3, ou das condições previstas nas cláusulas 14.<sup>a</sup>, «Anulação de nomeação», 15.<sup>a</sup>, «Serviço de reserva», e 16.<sup>a</sup>, «Alterações após apresentação», as nomeações resultantes de alterações às escalas carecem de acordo prévio do tripulante de cabine.

6- Quando o tripulante de cabine se encontrar estacionado fora da base, a empresa poderá proceder à sua nomeação para um período de serviço de voo, desde que o seu regresso à base ou termo da rotação não seja superior em 3 (três) horas ao inicialmente programado.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Anulação de nomeações

1- No caso de anulação de nomeação a menos de 48 (quarenta e oito) horas de um período de serviço de voo na sequência de atraso, cancelamento, mudança de equipamento ou versão, a empresa pode dispor do tripulante de cabine para executar quaisquer outros períodos de serviço de voo, desde que seja colocado em situação de reserva ou nomeado imediatamente para outro período de serviço de voo, não podendo, em ambos os casos, alterar nem a folga nem o planeamento de voos subsequente, sem prejuízo do disposto nas alíneas seguintes:

a) Salvo acordo prévio do tripulante de cabine, a apresentação para o novo período de serviço de voo não poderá ser anterior à inicialmente programada;

b) O período de serviço de voo para o qual o tripulante de cabine seja nomeado não poderá ser de longo curso se o período de serviço de voo inicialmente programado era de médio curso;

c) O momento em que se concluir o período de serviço de voo de regresso à base não poderá exceder em mais de três horas o horário previsto para a conclusão do período de serviço de voo inicial.

2- Sem prejuízo do número anterior, os tripulantes de cabine do quadro NW poderão ser nomeados para qualquer um dos equipamentos em que estejam qualificados.

3- Quando a anulação ocorre após a apresentação, ou durante o período de serviço de voo, a empresa poderá nomear o tripulante de cabine para outro serviço de voo, respeitando os limites de tempo de trabalho do serviço de voo inicial, nos termos do número 1 desta cláusula.

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 tripulante de cabine um ou mais períodos de assistência com início à hora certa anterior à hora de apresentação do serviço anulado, 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.

5- A previsão no planeamento mensal do tripulante de cabine de dia livre de serviço não constitui irregularidade de planeamento nos termos do previsto no número 1 da cláusula 13.<sup>a</sup>, «Alterações às escalas», pelo que não permite o planeamento de serviço de assistência a 48 (quarenta e oito) horas.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Serviço de reserva

1- Por anulação de nomeação para um período de serviço de voo, nos termos do número 1 da cláusula 14.<sup>a</sup>, «Anulação de nomeações», o tripulante de cabine pode ser colocado de assistência no aeroporto com início à hora de apresentação inicialmente planeada ou colocado em serviço de reserva e terão de ser observados os seguintes princípios:



a) A reserva realizar-se-á no domicílio do tripulante de cabine e terá início à hora de apresentação programada, podendo o tripulante de cabine ser nomeado para um período de serviço de voo cuja apresentação se verifique até uma hora após o termo da duração da reserva;

b) A duração da reserva não poderá em caso algum ser superior ao menor dos dois valores seguintes:

i) Seis horas;

ii) Duração do período de serviço de voo do qual o tripulante de cabine foi desnomeado.

c) Caso o tripulante de cabine já se tenha apresentado, pode ser colocado de assistência no aeroporto até ao limite de 4 (quatro) horas após a apresentação:

i) Os tempos de trabalho, para efeitos dos cálculos dos tempos máximos de períodos de serviço de voo, nos termos da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de períodos de serviço de voo», consideram-se iniciados aquando da apresentação do tripulante de cabine.

d) No caso de utilização, em voos de médio curso, de tripulantes de cabine em situação de reserva, o tempo desta conta a 50 % para efeitos dos limites do período de serviço de voo respetivo;

e) As horas de reserva contam-se para efeitos dos limites mensais do período de serviço de voo a 50 %.

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### Alterações após apresentação

1- A alteração de um período de serviço de voo, ou rotação, em momento posterior à apresentação do tripulante de cabine, pode ser feita desde que, cumulativamente, se encontrem reunidas as seguintes condições:

a) Um serviço de voo pedido, podendo ser realizado pelo tripulante de cabine, não poderá sofrer alteração após a apresentação;

b) O voo planeado ao tripulante de cabine não poderá sofrer uma alteração para um PSV cuja apresentação já tenha ocorrido;

c) O primeiro voo a realizar pelo tripulante de cabine não poderá sofrer alteração a menos de 35 minutos da hora de calços;

d) Salvo acordo prévio do tripulante de cabine o número de dias de trabalho terá de ser igual ou menor e o PSV de regresso à base não poderá exceder em mais de 3 (três) horas o horário inicialmente previsto para a conclusão do período de serviço de voo ou rotação;

i) Caso o tripulante de cabine aceda na realização de PSV cuja hora planeada de chegada à base ultrapasse o limite de 3 horas acima definido, terá direito ao pagamento de um valor equivalente a 40 % do valor da ajuda de custo complementar 1, valor esse que deverá ser pago até 2 (dois) meses após a ocorrência.

e) O novo período de serviço de voo ou rotação não envolva estadia em locais com condições climáticas significativamente diferentes das do período de serviço de voo ou rotação inicialmente programados;

f) O mesmo tripulante de cabine não pode sofrer mais do que uma alteração após a apresentação para o mesmo dia a não ser no caso de cancelamento do serviço atribuído aquando da alteração;

g) Se o período de serviço de voo inicialmente programado era de médio curso, o período de serviço de voo para que o tripulante de cabine seja nomeado só pode ser de médio curso;

h) Toda a parte alterada do período de serviço de voo (ou da rotação), seja comunicada ao tripulante de cabine antes do seu início (aquando da alteração) e não poderá sofrer nova alteração que não a que decorra de irregularidade com o serviço de voo que lhe foi atribuído;

i) Será abonado ao tripulante de cabine as ajudas de custo de maior valor, entre as previstas pela rotação que foi alterada e as do serviço efetivamente realizado quer sejam rotações ou PSV em regime de ida e volta;

j) Nem a folga nem o planeamento de voos subsequentes, podem ser alterados sem o acordo do tripulante de cabine.

k) Para os efeitos previstos na alínea e), as zonas climáticas definem-se nos termos seguintes:

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

– Zona II - América do Norte;

– Zona III - América do Sul, Central e África a sul do Trópico de Câncer.

## CAPÍTULO III

**Situações de prevenção**Cláusula 17.<sup>a</sup>**Serviço de assistência**

1- O serviço de assistência poderá ser marcado:

*a)* Nos meses de planeamento de serviços de voo, desde que os serviços de voo resultantes destas assistências não colidam com o planeamento subsequente de voos, nem com o início das folgas;

*i)* Como exceção ao definido em *a)*, a nomeação para uma rotação que pela sua natureza tenha mais que cinco dias de ocupação e que, como tal, impossibilite o início do gozo da folga ao sexto dia, apenas poderá acontecer uma vez por ano, não podendo derrubar um voo ou folga pedida, nem folgas planeadas/atribuídas no Natal e Ano Novo.

*b)* Nas situações decorrentes de irregularidades e/ou alterações, nos termos definidos neste regulamento;

*c)* No caso de atribuição de serviço de assistência ao quinto dia o serviço eventualmente atribuído só poderá ter chegada planeada até às 20h00.

2- O serviço de assistência será efetuado na base do tripulante de cabine.

3- O tripulante de cabine em serviço de assistência só poderá ser nomeado para um período de serviço de voo com apresentação compreendida entre:

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

*i)* Um tripulante de cabine nomeado para um serviço de voo programado para ter início uma hora depois do término da assistência fora das instalações da empresa, fica desvinculado do serviço caso o mesmo sofra um atraso na apresentação superior a 30 minutos;

*b)* O seu início e o seu termo, quando o serviço de assistência se realize nas instalações da empresa;

4- Sempre que um tripulante de cabine, em serviço de assistência, seja nomeado para um período de serviço de voo, só ficará desligado da assistência desde que realize esse período de serviço de voo, ou se tenha verificado a apresentação.

5- Para efeitos de contagem dos limites semanais, mensais e anuais de tempos de trabalho, o período de serviço de assistência é contado desde o seu início até:

*a)* À hora de apresentação para o período de serviço de voo para o qual o tripulante de cabine seja nomeado; ou,

*b)* Ao seu termo sempre que o tripulante de cabine não seja utilizado; ou,

*c)* Ao contacto que lhe pôs termo.

6- Sem prejuízo da exceção prevista no número 1 da cláusula 15.<sup>a</sup>, «Serviço de reserva», o serviço de assistência será planeado para ter início em horas certas, não podendo o seu início nem o seu termo situar-se entre as 0h01 e as 4h59; o serviço de assistência pode, porém, incluir este período na sua totalidade;

7- Caso o termo de um período de repouso ou de folga coincidir, no todo ou em parte, com um período de assistência planeado, o tripulante de cabine entrará de assistência a partir do início da hora imediatamente seguinte ao termo do repouso ou da folga cumprido que seja o tempo de transição, sendo que a assistência terminará à hora planeada.

8- A ativação de uma assistência para um período de serviço de voo de duração igual ou superior a 10h30, e que inclua, no todo ou em parte, o período compreendido entre as 2h00 e as 4h59, só poderá ocorrer durante as primeiras 6 horas de assistência.

9- Nos casos de irregularidade do planeamento/escala do tripulante de cabine, apenas poderão ser marcados serviços de assistência a quarenta e oito horas, se a assistência, ou o período de serviço de voo resultante da mesma, não colidir com o planeamento subsequente de voos nem com o início das folgas, não sendo considerada irregularidade de planeamento/escala o(s) dia(s) livres constante(s) do planeamento mensal inicialmente atribuído ao tripulante de cabine.

10- Sempre que uma assistência não seja ativada, o tripulante de cabine terá direito a uma compensação de valor correspondente ao complemento extraordinário previsto na cláusula 8.<sup>a</sup> do RRRGS, a ser pago juntamente com o vencimento do mês seguinte ao da realização da assistência.

11- Quando de assistência fora das instalações da empresa observar-se-ão ainda as seguintes especificidades:

*a)* O serviço de assistência fora das instalações da empresa constituirá um único período com o limite mínimo de três horas e máximo de oito horas;

*i)* O período de assistência que resulte da eventual aplicação do definido no número 7 desta cláusula não pode ser inferior a uma hora;

*b)* O limite máximo referido na alínea anterior poderá ser elevado até doze horas, desde que nele se inclua, obrigatoriamente, o período compreendido entre as 23h00 e as 7h00;

*c)* As horas de assistência fora das instalações da empresa contam a 25 % para efeitos dos limites semanais, mensais e anuais de tempos de trabalho;

*d)* Quando um tripulante de cabine for nomeado para um período de serviço de voo durante o período crítico do ritmo circadiano e o tempo entre o contacto e a hora de apresentação for igual ou inferior a duas horas, o período de serviço de voo começa a contar imediatamente a 100 % desde o momento do contacto;

*e)* Entre o termo de um período de assistência fora das instalações da empresa e o início do seguinte têm de mediar, pelo menos, catorze horas, não podendo ser planeados dois períodos de assistência no mesmo dia;

*i)* Caso o período de assistência termine em dia diferente daquele em que teve início, para efeitos de contabilização, considera-se o dia em que a mesma teve início;

*f)* Se a hora de apresentação se verificar mais de seis horas após o início da assistência fora das instalações da empresa, o PSV máximo, calculado em função da hora de apresentação para o serviço de voo, será deduzido do tempo que o tripulante de cabine esteve de assistência acima das 6 horas;

*i)* Se o início da assistência fora das instalações da empresa ocorrer entre as 23h00 e as 7h00, o tempo de assistência entre as 23h00 e as 7h00 não conta para a redução ao PSV máximo;

*ii)* Nas situações em que a aeronave disponha de lugares de descanso devidamente certificados de acordo com a regulamentação do setor, bem como nos casos em que o serviço atribuído ao tripulante de cabine seja um *split duty*, a dedução ao PSV máximo é feita a partir da 8.<sup>a</sup> hora de assistência;

*g)* O tripulante de cabine não pode ser nomeado para um período de serviço de voo cujo termo esteja planeado para depois de 22 horas após o início do período de serviço de assistência fora das instalações da empresa (26 horas nos casos decorrentes do ponto *i)* da alínea *f)* desta cláusula);

*h)* Em qualquer situação, não podem nunca decorrer mais de 18 (dezoito) horas desde o início do serviço de assistência e o início de uma oportunidade para dormir, no mínimo, duas horas consecutivas;

*i)* A oportunidade para dormir acima referida, só pode acontecer se:

(1) A aeronave dispuser de LDMCR, de acordo com a lei a todo o momento em vigor; ou,

(2) No caso de intervalo em *split duty*; ou,

(3) Se a notificação do serviço de voo for feita com, pelo menos 3 horas de antecedência em relação à hora de apresentação;

(4) Também no caso de assistência fora das instalações da empresa realizada nos termos da alínea *b)* do número 11, todo o tempo de assistência entre as 23h00 e as 7h00, ou até à hora a que o tripulante de cabine é contactado pela empresa é considerado como oportunidade para dormir.

*i)* Após a ativação de uma assistência fora das instalações da empresa, o serviço de escalas não poderá alterar a nomeação para uma rotação que envolva estada em local com condições climatéricas substancialmente diferentes da nomeação inicial de acordo com o definido na alínea *j)* da cláusula 16.<sup>a</sup>, «Alterações após a apresentação», a menos de 2 horas da apresentação para o PSV inicialmente atribuído;

*j)* Caso a assistência seja ativada e por motivos não imputáveis ao tripulante de cabine este acabe por não realizar nenhum serviço de voo, o mesmo terá direito a uma compensação equivalente ao valor da ajuda de custo complementar 2, juntamente com o vencimento do mês seguinte ao da realização da assistência;

*i)* Este valor não será devido nos casos em que a desativação do serviço aconteça com uma antecedência superior a uma hora.

12- Quando a assistência, por imposição da TAP, ocorrer nas instalações da empresa observar-se-ão ainda as seguintes especificações:

*a)* O seu limite máximo é de quatro horas;

*b)* Terá de ser disponibilizada uma sala isolada, provida de meios próprios para descanso horizontal, sujeita ao mínimo ruído, bem ventilada, com controlo de luz e temperatura, com acesso a instalações sanitárias e com acesso a comida e bebida;

*c)* As horas de assistência nas instalações da empresa contam a 100 % para efeitos dos limites semanais, mensais e anuais de tempos de trabalho;

*d)* O limite máximo diário de PSV será determinado pela hora a que o tripulante de cabine é nomeado para o PSV (hora de ativação do PSV);

*e)* Entre a hora de início da assistência e a hora de calços planeada para o final do último setor do PSV atribuído durante a assistência, não podem mediar mais de 16 horas, a não ser que a aeronave disponha de lugares

de descanso devidamente certificados de acordo com a regulamentação do setor (LDMCR) ou o serviço atribuído seja em regime de *split duty*;

f) Entre o termo de um período de assistência nas instalações da empresa e o início do seguinte têm de mediar, pelo menos dezasseis horas, não podendo ser planeados dois períodos de assistência no mesmo dia.

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### Serviço de reserva de vinte e quatro horas

1-O serviço de reserva de vinte e quatro horas é atribuído em planeamento de serviços de voo, por dias de calendário.

2-O tripulante de cabine de serviço de reserva de vinte e quatro horas pode ser nomeado, substituindo outro já escalado ou não, para um serviço de assistência ou para um período de serviço de voo desde que estes não colidam com o planeamento subsequente de voos nem com o início da folga.

3- Até às 22h00 do dia anterior àquele em que o tripulante de cabine se encontra de serviço de reserva de vinte e quatro horas a TAP informa o tripulante de cabine da atividade que pretende que aquele realize no dia seguinte.

a) Caso nenhum serviço seja atribuído ao tripulante de cabine, o mesmo fica desvinculado do serviço de reserva de vinte e quatro horas.

4- Sempre que o tripulante de cabine não responder à tentativa de contacto da empresa, desde que o mesmo não seja feito durante o período de repouso do tripulante de cabine, é da sua responsabilidade contactar a empresa até às 22h00 do dia anterior ao da reserva programada.

5- Não podem ser marcados serviços de reserva de vinte e quatro horas imediatamente após folgas ou férias.

6- O tempo relativo ao serviço de reserva vinte e quatro horas não conta para qualquer limite.

7- Entre o momento da atribuição de qualquer serviço ao tripulante de cabine de reserva de 24 horas e a apresentação/início do mesmo, não podem decorrer menos que 10 horas livres de serviço.

#### Cláusula 19.<sup>a</sup>

##### Combinação de dias de serviço de assistência e de serviço de reserva de vinte e quatro horas

1- A cada tripulante de cabine podem ser planeados dias de serviço de assistência e serviços de reserva de vinte e quatro horas até um máximo de cinco por mês, contudo só quatro poderão ser assistências:

a) Em cada planeamento mensal só pode ser marcado um bloco de cinco dias de assistência e/ou reserva de 24 horas;

i) Caso o bloco de assistências e/ou reserva de vinte e quatro horas transite de mês, em nenhum dos meses pode deixar de ser respeitado o limite de cinco definido em 1);

ii) Em caso algum podem ser planeados 2 blocos de cinco dias apenas separados por uma folga, ainda que em meses diferentes.

2- Os limites referidos no número anterior não se aplicam nos casos em que o tripulante de cabine regressa de baixa ou falta, nem em caso de colocação de reserva de acordo com a cláusula 14.<sup>a</sup>, «Anulação de nomeações», do presente regulamento:

a) Neste caso a atribuição dos serviços de assistência e serviços de reserva de vinte e quatro horas deve ser comunicada ao tripulante de cabine com uma antecedência mínima de dez horas de acordo com o número 3 da cláusula 13.<sup>a</sup>, «Alterações às escalas».

3- Os limites referidos no número 1 não se aplicam aos casos em que não é atribuído planeamento ao tripulante de cabine, decorrente de uma situação de baixa.

4- Sem prejuízo das demais situações previstas neste AE, em caso de ultrapassagem dos limites referidos no número 1 por motivos não imputáveis ao tripulante de cabine, os dias em excesso deverão ser retirados e substituídos por serviços de voo ou, não existindo, substituídos por dias livres podendo o tripulante de cabine ser nomeado com 48 horas de antecedência de acordo com o previsto na cláusula 13.<sup>a</sup>, «Alterações às escalas».

## CAPÍTULO IV

## Folgas

Cláusula 20.<sup>a</sup>

## Folga semanal

1- Os tripulantes de cabine terão direito ao gozo efetivo de uma folga semanal de, no mínimo, 48 (quarenta e oito) horas consecutivas a ser gozada na base, salvo quando na situação prevista no número 8 da Cláusula 4.<sup>a</sup>, «Definições - Destacamento», sem prejuízo das rotações de longo curso que pela sua duração e natureza o não permitam.

2- Aos tripulantes de cabine do quadro de WB, e aos dos quadros de NB e NW cujo regime de utilização permite a realização de rotações em equipamentos NB A321 NEO/LR, com duração ininterrupta igual ou superior a 6 (seis) horas, em pelo menos um dos setores, será planeada uma folga de 24 (vinte e quatro) horas a ser gozada conjuntamente com uma folga semanal, perfazendo um período de 72 (setenta e duas) horas de folga, pelo menos duas vezes a cada 3 meses.

a) A natureza ininterrupta prevista no número 2 não é descaracterizada em caso de paragens de natureza técnica;

b) A atribuição da referida folga nunca poderá ser coincidente com o disposto nos números 14 e 15 desta cláusula, nem com o correspondente ao repouso adicional previsto na cláusula 30.<sup>a</sup>, «Repouso adicional - RAD», a que o tripulante de cabine tenha direito.

3- O início da folga é contado a partir do início da hora imediatamente seguinte ao termo do período de repouso do serviço de voo que o anteceda, cumprido que seja o tempo de transição estabelecido no número 5, da cláusula 32.<sup>a</sup>, «Tempo de transição entre períodos de serviço de voo».

4- Salvaguardando a natureza das rotações que pela sua natureza não o permitam, entre 2 (dois) períodos de folga semanal, apenas podem ser planeados 5 (cinco) dias consecutivos de utilização:

a) Ao 5.<sup>o</sup> (quinto) dia não poderá ser planeado/atribuído nenhum serviço de voo com término planeado depois das 18 (dezoito) horas;

b) No caso de atribuição de serviço de assistência ao 5.<sup>o</sup> (quinto) dia o serviço eventualmente atribuído só poderá ter chegada planeada até às 20h00 (vinte horas);

c) Ao 5.<sup>o</sup> (quinto) dia de utilização não poderá ser planeado/atribuído nenhum serviço de voo de longo curso em regime de ida e volta.

5- Os tripulantes terão direito ao gozo efetivo de um sábado e de um domingo seguidos, como período de folga semanal de, no mínimo 48 (quarenta e oito) horas, com intervalo não superior a 6 (seis) semanas;

a) No dia anterior ao do início da folga de 6.<sup>o</sup> (sexto) fim de semana não poderá ser planeado/atribuído nenhum serviço de voo com término depois das 15 (quinze) horas mesmo que decorrente de um serviço de assistência;

b) A não ser nos casos decorrentes de irregularidades operacionais, esta folga não poderá ser alvo de nenhuma alteração, sob pena de não ser considerada gozada, tendo de ser atribuída no fim de semana seguinte, sempre que o tripulante de cabine o requeira.

6- Em caso da não atribuição da folga do 6.<sup>o</sup> fim de semana em planeamento, a mesma será atribuída em sede de escalas precisamente no 6.<sup>o</sup> fim de semana de trabalho, sempre que o tripulante de cabine o requeira.

a) Caso o erro só seja detetado posteriormente, a folga será atribuída no fim de semana seguinte, sempre que o tripulante de cabine o requeira.

7- As situações de licença sem vencimento, incapacidade física temporária, impedimento prolongado superior a um mês não imputável à empresa, o gozo de férias, bem como qualquer falta à prestação de serviço que coincida com um fim-de-semana, interrompem a contagem das 6 semanas referidas no número 4 da presente cláusula, a qual será reiniciada a partir da apresentação do tripulante de cabine ao serviço.

8- Aos tripulantes de cabine com filhos que careçam de reeducação pedagógica, as folgas deverão ser marcadas para o sábado e o domingo, desde que o requeiram semestralmente com fundamento comprovado, na impossibilidade de assistência a esses filhos por familiares ou em estabelecimentos adequados.

9- Após cinco dias consecutivos de disponibilidade o tripulante de cabine terá de gozar uma folga semanal antes de iniciar o seu período de férias.

10- Até ao final de cada trimestre o tripulante de cabine tem de ter gozado o mínimo de 13 folgas semanais;

a) Os dias de folga que tenham sido pagos tal como estabelecido na cláusula 30.<sup>a</sup>, «Repouso adicional - RAD,» são contabilizados para efeitos da contagem definida em 9);

b) Para efeitos de contabilização de número de folgas, por cada 7 dias de férias ou de ausência é considerado gozada uma folga semanal.

11- Até final do primeiro trimestre de cada ano têm de estar gozadas todas as folgas semanais respeitantes ao ano imediatamente anterior, excepto aquelas em que o tripulante de cabine tenha aceite trabalhar nos termos estabelecidos na cláusula 31.<sup>a</sup>, «Trabalho prestado em dia de folga ou dia de férias», deixando assim de ser devidas.

12- Uma vez iniciada, a folga não pode ser interrompida.

13- Os tripulantes de cabine gozarão, no regresso à base, obrigatoriamente uma folga semanal de, no mínimo, quarenta e oito horas:

a) Após um período de serviço de voo que inclua quatro aterragens;

b) Após um período de serviço de voo de longo curso, no regresso à base;

i) No decurso de uma rotação de longo curso, após a chegada a outra base que implique descanso intermédio nessa base, o tripulante de cabine apenas poderá ser utilizado para voo de regresso direto à base, cumpridos que sejam os tempos de repouso e tempos de transição estabelecidos.

14- No regresso à base, após executar um período de serviço de voo cujos locais de início e fim tenham uma diferença horária superior a seis horas, os tripulantes terão de gozar dois períodos de folga semanal consecutivos (96 horas).

a) Caso o tripulante de cabine não realize o serviço de voo que lhe conferiria o direito ao período de folga adicional, o mesmo poderá ser substituído por serviço de assistência;

15- O tripulante de cabine gozará de 2 períodos de 48 horas de folga consecutivos em caso de mudança de base que se inicia após o posicionamento que o colocar na nova base (96 horas).

16- As folgas adicionais previstas nos números 14 e 15 desta cláusula não são acumuláveis com o previsto na cláusula 30.<sup>a</sup>, «Repouso adicional - RAD».

17- A TAP obriga-se a conceder, a pedido do tripulante de cabine, uma folga antes e/ou depois das férias, em dois dos seus períodos nos seguintes termos:

a) O tripulante pode pedir folgas para um pedido no verão e outro no inverno ou para dois no inverno;

b) Caso o tripulante de cabine peça folga para depois das férias é relevada a aplicação do previsto nos números 1 e 4 desta cláusula sem prejuízo da observância da folga semanal decorrente da lei (período livre de serviço com a duração de 36 horas com duas noites locais entre 2 períodos de no máximo cinco dias consecutivos de utilização);

c) Estas folgas contam para o mínimo obrigatório por mês.

18- Quando, por irregularidades operacionais, comprovadamente surgidas após o tripulante de cabine se encontrar fora da base, for necessário alterar a sua rotação, a mesma pode ser aumentada até um máximo de 2 (dois) dias, no último dos quais o tripulante de cabine tem obrigatoriamente de regressar à base; em caso algum a rotação pode prejudicar o gozo do período de descanso semanal ou exceder 7 (sete) dias de calendário.

#### Cláusula 21.<sup>a</sup>

##### Alteração de folgas

1- Só com o acordo prévio do tripulante de cabine poderão ser alterados e reprogramados os períodos de folga semanal, constantes da sua escala mensal.

2- Para efeitos do número anterior, não são consideradas alterações à folga semanal as que resultem de irregularidades operacionais ocorridas quando o tripulante de cabine se encontra fora da base.

3- Também não é considerada alteração à folga o protelamento do seu início não superior a 12 (doze) horas, desde que esse protelamento seja na sequência de uma irregularidade operacional.

## CAPÍTULO V

### Trabalho

#### Cláusula 22.<sup>a</sup>

##### Noção e conteúdo de trabalho

1- Considera-se trabalho:

a) Em voo, aquele que inclui qualquer período de serviço de voo ordenado pela empresa incluindo as deslocações como DHC;

b) No solo, aquele que consiste em qualquer atividade em terra determinada pela empresa, desde que expressamente ordenada por esta, tendo em vista o desempenho de atividade integrada na esfera das obrigações laborais do tripulante de cabine, nomeadamente:

- i) Inspeções médicas;
- ii) Medicina no trabalho;
- iii) Serviços de assistência e serviços de reserva;
- iv) Deslocações por meios de superfície;
- v) Refrescamentos ou outras ações de formação;
- vi) Deslocações à empresa, desde que expressamente ordenadas por esta, com o objetivo do desempenho de atividade integrada na esfera das obrigações laborais;
- vii) Testes médicos de despiste de doenças ou substâncias psicotrópicas.

#### Cláusula 23.<sup>a</sup>

##### Tempos máximos de período de serviço de voo

1- Em operações de médio curso os tempos máximos de período de serviço de voo são os constantes do quadro seguinte:

Hora de apresentação (hora de referência)	1 a 4 aterragens*
7h00 - 7h59	12h00
8h00 - 11h59	12h30
12h00 - 13h59	12h15
14h00 - 15h59	11h30
16h00 - 17h59	11h00
18h00 - 23h59	10h30**
0h00 - 4h59	10h00
5h00 - 5h59	10h30
6h00 - 6h59	11h00

\* Como tripulante em funções.

\*\* No caso de 3 aterragens planeadas o limite é 10h15.

a) Após a realização de um período de serviço de voo com 4 aterragens o tripulante de cabine tem direito ao gozo de uma folga de 48 horas nos termos do definido na alínea a) do número 13 da cláusula 20.<sup>a</sup>, «Folga semanal»;

b) Em voos de médio curso, sempre que a hora de despertar ou a apresentação (hora local), fora da base, esteja incluída no período entre as 2h00 e as 5h59, o tripulante de cabine só pode efetuar um tempo máximo de período de serviço de voo de 6 horas ou o regresso direto à base (um setor) se o PSV for superior;

c) Em médio curso, para rotações de duração igual ou superior a três (3) dias, o tempo médio diário de período de serviço de voo planeado (total de período de serviço de voo planeado, dividido pelo número de períodos de serviço de voo efetuados) não pode ser superior a doze (12) horas.

2- Em operações de longo curso os tempos máximos de período de serviço de voo para tripulantes de cabine aclimatizados são os constantes do quadro seguinte:

Hora de apresentação (hora de referência)	1 aterragem	2 aterragens	3 aterragens	4 aterragens
7h00 - 13h59	13h15	13h15	12h45	12h15
14h00 - 15h59	12h00	12h00	11h45	11h30
16h00 - 18h59	11h45	11h45	11h00	-
19h00 - 6h59	11h30	11h15	10h00	-

3- Considera-se que o tripulante de cabine está aclimatizado quando o relógio biológico circadiano do tripulante de cabine está sincronizado com o fuso horário onde o tripulante se encontra;

a) Um tripulante de cabine é considerado aclimatizado aos fusos horários que difiram até 2 horas da hora local no ponto de início do PSV;

i) Após descanso num destino com uma diferença horária igual ou inferior a 2 horas em relação à hora do local de início da rotação, a hora de referência passa a ser a hora do local onde o tripulante de cabine efetuou o descanso.

b) O tripulante de cabine permanece aclimatizado à hora local da sua hora de referência durante 47 horas e 59 minutos após a apresentação, independentemente dos fusos horários cruzados.

4- Quando a hora local do local de apresentação difira mais de 2 horas da hora local do local do início de serviço seguinte, considera-se, para o cálculo do período máximo de serviço diário de voo, que o tripulante de cabine está aclimatizado de acordo com os seguintes valores:

Diferença horária (hora de referência vs hora do local de estada)	Tempo decorrido desde a apresentação para a rotação		
	Aclimatizado à hora de referência	Não aclimatizado	Aclimatizado à hora do local de estada
Até 4	47 horas e 59 minutos	-	Após 48 horas
4, 5 e 6	47 horas e 59 minutos	48 a 71h59 horas	Após 72 horas
7, 8 e 9	47 horas e 59 minutos	48 a 95h59 horas	Após 96 horas
10, 11 e 12	47 horas e 59 minutos	48 a 119h59 horas	Após 120 horas

5- Caso o tripulante de cabine não esteja aclimatizado, não existe hora de referência e o PSV máximo para voos sem recurso a descanso a bordo (LDMCR), são os seguintes:

1 - 2 setores	3 setores	4 setores
11h00	10h30	10h00

6- Em caso de irregularidade, nos aviões de longo curso com *crew rest*, os limites de trabalho passam a ser definidos pela regulamentação europeia (contabilizando para tal, em conformidade com a regulamentação, os tempos no *crew rest* para a definição dos limites dos tempos de trabalho):

a) Serão abonadas pelo valor de 2,5 % do vencimento base as horas de *duty* realizadas acima do estipulado nos tempos de trabalho consagrados no número 2 desta cláusula, ou dos limites de PSV acordados na cláusula 24.<sup>a</sup>, «Limites dos períodos de serviço de voo»;

b) Não há lugar ao duplo pagamento de horas, pelo que as horas pagas nos termos da alínea anterior não serão contabilizadas para efeitos do cálculo dos *plafond* mensais e anuais de *duty pay* e *block pay* previstos no RRRGS e serão abonadas juntamente com o vencimento do segundo mês após aquele em que se realizou o serviço de voo.

7- Sempre que um PSV planeado ultrapasse o previsto na tabela do número 2, da presente cláusula, todo o tempo que ultrapasse será pago aos tripulantes de cabine como vencimento horário (*VH*) juntamente com o vencimento do segundo mês aquele em que foi realizado o serviço.

8- Sempre que seja ultrapassado o limite definido na tabela do número 1 e sempre haja necessidade do uso do previsto na cláusula 26.<sup>a</sup> (Competências do comandante), será pago ao tripulante de cabine, juntamente com o vencimento do segundo mês após aquele que se verificou a ocorrência, uma compensação equivalente a  $2 \times$  o seu vencimento horário (*VH*), estabelecido na tabela salarial a cada momento (ou  $3 \times$  o *VH* se for o caso), não sendo estas horas contabilizadas para efeitos do cálculo dos *plafond* mensais e anuais de *block pay* e *duty pay*.

9- As horas abonadas ao abrigo do previsto nos números 6, 7 e 8 não são cumulativas recebendo o tripulante de cabine o valor que de entre eles se verificar mais elevado.

10- Excetuando situações de irregularidade que motivem a necessidade da ativação de uma assistência de outra base, a não ser com acordo prévio com o SNPVAC, os PSV que de planeamento ultrapassem o previsto na tabela do número 2 da presente cláusula só podem ser planeados com um setor.



11- Para além da compensação definida nos pontos anteriores e na cláusula 30.<sup>a</sup>, «Repouso adicional (RAD)», o tempo mínimo de descanso a bordo no LDMCR, nos voos que ultrapassem os limites definidos na tabela do número 2 desta cláusula é o definido na tabela seguinte:

PSV	Tempo mínimo no LDMC
Até 14:30 horas	01:30
Dde 14:31 a 15:30 horas	02:30
De 15:31 a 16:30 horas	03:00

#### Cláusula 24.<sup>a</sup>

##### Limites do período de serviço de voo

1- Os limites do período de serviço de voo aplicam-se a todos os tipos de operação.

2- Os serviços de voo de longo curso em aviões com LDMCR que de planeamento excedam os limites da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de períodos de serviço de voo», podem ser realizados desde que:

a) Sejam garantidas as condições previstas no número 11 da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de períodos de serviço de voo»;»

b) O tripulante de cabine seja compensado de acordo com o previsto no número 7 da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de períodos de serviço de voo»; e,

c) Seja planeado RAD de acordo com o previsto na cláusula 30.<sup>a</sup>, «Repouso adicional - RAD».

3- Em médio curso, para rotações de duração superior a 3 (três) dias, o tempo médio diário de período de serviço de voo planeado (total de período de serviço de voo planeado dividido pelo número de períodos de serviço de voo efetuados) não pode ser superior a 12 (doze) horas.

4- Havendo atrasos previstos, o período de serviço de voo não se considera iniciado se:

a) Quando na base, o tripulante de cabine for avisado do atraso da sua apresentação, durante o período que medeia entre duas horas e uma hora e trinta minutos de antecedência em relação à hora de apresentação inicialmente programada;

i) Aquando do contacto, será marcada nova hora de apresentação ou o tripulante de cabine será colocado de reserva, de acordo com a cláusula 14.<sup>a</sup>, «Serviço de reserva».

b) Quando em estadia, o tripulante de cabine for avisado do atraso da sua apresentação programada, entre a hora de despertar e os 30 (trinta) minutos subsequentes, devendo a nova hora de transporte ser marcada.

#### Cláusula 25.<sup>a</sup>

##### Período de serviço de voo repartido

1- Os limites máximos constantes da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de período de serviços de voo», são aumentados pelo planeamento de períodos de serviço de voo repartido, de acordo com o seguinte:

a) A soma dos períodos de serviço de voo antes e depois do intervalo não exceda dez horas;

b) O tempo total de período de serviço de voo, incluindo o intervalo, não exceda vinte horas;

c) O número total de aterragens planeadas não seja superior a duas;

d) O tempo de intervalo tem de obedecer ao definido no número 16 da cláusula 4.<sup>a</sup>, «Definições - Intervalo» deste regulamento;

e) O tempo de intervalo conta a 100 % para o PSV;

f) O PSV máximo pode ser acrescido de 50 % do tempo de intervalo;

g) Caso não seja providenciado alojamento adequado, o tempo de intervalo acima das 6 (seis) horas e o tempo do intervalo que abarque o período crítico do ritmo circadiano não é considerado para efeitos da extensão do PSV;

h) O *split* não pode ser combinado com *in-flight-rest*;

i) Quando o tripulante de cabine tiver funções a bordo, após o intervalo só pode haver uma aterragem planeada e não pode efetuar mais de dois setores separados por um intervalo;

j) Os períodos de serviço de voo repartidos que incluam, no todo ou em parte, o período crítico do ritmo circadiano só podem ocorrer por planeamento, no máximo duas vezes em cada sete dias consecutivos, devendo sempre existir entre um e outro um período de repouso que inclua uma noite local;

k) Não pode ser usado mais de um intervalo em cada período de serviço de voo repartido;

l) Entre o local do início de voo e o do intervalo, que não pode ser a base, não pode haver diferença superior a duas zonas horárias.

#### Cláusula 26.<sup>a</sup>

##### Competências do comandante

1-O comandante tem autoridade para exceder os limites estabelecidos na lei, até um máximo de duas horas (três horas em aviões com *crew rest*), em caso de irregularidade operacional comprovadamente detetada após a apresentação ou nas duas horas anteriores à mesma, com o objetivo de executar um voo programado.

2-O Supervisor ou o chefe de cabine (e a partir de 1 de janeiro de 2026, o supervisor de cabine) deve assegurar-se que o estado de fadiga de cada membro da tripulação não ponha em risco a segurança da operação.

3-Se forem invocadas fundadamente por qualquer tripulante de cabine razões de ordem física, psíquica ou outra que não garantam a adequada execução das suas funções a bordo, deve este facto ser reportado ao comandante do voo.

4- Qualquer contacto entre o serviço de operações e escalas e a tripulação deve ser feita através do comandante.

5- Sempre que haja ultrapassagem dos limites definidos pelas tabelas dos números 1 e 2 da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos dos períodos de serviço de voo», o tripulante de cabine tem direito cumulativamente ao pagamento previsto nos números 6, 7 ou 8 da referida cláusula 23.<sup>a</sup>, e a que o período de repouso subsequente seja acrescido do dobro do tempo em que o período de serviço de voo exceder os limites.

#### Cláusula 27.<sup>a</sup>

##### Período de serviço noturno e período crítico do ritmo circadiano

1- Para efeitos da presente cláusula considera-se como período de serviço noturno todo e qualquer serviço para o qual o tripulante de cabine seja nomeado pela empresa, designadamente períodos de serviço de voo, serviço de assistência, serviço de reserva, que seja prestado no período compreendido entre as 23h00 e as 6h29.

2- Um tripulante de cabine não pode efetuar mais de três períodos de serviço noturno em sete dias consecutivos. Destes, dois poderão ser consecutivos desde que entre eles e o outro exista uma folga semanal.

3- No caso de um tripulante de cabine efetuar dois períodos de serviço noturnos consecutivos, só um deles pode incluir, no todo ou em parte, o período crítico do ritmo circadiano, o qual corresponde ao período compreendido entre as 2h00 e as 5h59.

4- Em caso de ocorrência de irregularidades após a apresentação, na base ou fora dela e apenas para o voo de regresso à base, este limite não se aplica. Após o regresso à base e sem prejuízo do repouso a que tiver direito, o tripulante de cabine só poderá apresentar-se para outro serviço no dia seguinte após as 10h00, hora local da base.

5- Nos períodos de serviço de voo de longo curso, operados em equipamento NB e nos voos de médio curso equivalentes (*block time* igual ou superior a 3 horas e 30 minutos em qualquer dos percursos) em regime de ida e volta e que incluam no todo ou em parte o período crítico do ritmo circadiano, a TAP apenas poderá planear ou atribuir estas atividades, no limite, até ao 4.º dia de utilização após o último período de folga.

6- Em voos de médio curso, sempre que a hora de despertar (hora local) ou a apresentação, fora da base, se incluir no período crítico do ritmo circadiano, ao tripulante de cabine só pode ser planeado um tempo máximo de período de serviço de voo de 6 (seis) horas, ou um setor direto à base se, o tempo de voo for superior.

7- Em caso de irregularidade, não se aplica o limite definido no número 6 para viabilização do voo de regresso à base.

#### Cláusula 28.<sup>a</sup>

##### Tripulantes de cabine na situação de *dead head crew* ou passageiro

1- Quando um tripulante de cabine se deslocar, por motivos de serviço, sem funções a bordo (*dead head crew*) ou como passageiro, o tempo gasto nessa deslocação conta:

a) A 100 % como período de serviço de voo para cálculo do período de repouso subsequente, para os limites da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de período de serviço de voo», e para os limites da cláusula 33.<sup>a</sup>, «Limites mensais, trimestrais e anuais de tempo de voo e limites semanais, mensais, trimestrais e anuais do período de serviço de voo»;

b) A 50 % para os efeitos dos *plafond* de *block pay* e *duty pay*, nos termos da cláusula 13.<sup>a</sup>, «Contagem do tempo de voo e do tempo de trabalho», do RRRGS deste AE.

2- Quando um tripulante de cabine iniciar um período de serviço de voo como *dead head crew* com a finalidade de o continuar como tripulante de cabine em funções, todo o período de serviço de voo conta a 100 % para efeitos de determinação dos limites máximos constantes da cláusula 33.<sup>a</sup>, «Limites mensais, trimestrais e anuais de tempo de voo e limites semanais, mensais, trimestrais e anuais do período de serviço de voo», bem como para os limites da cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de período de serviço de voo» e para os efeitos dos *plafond* de *duty pay* e *block pay*, nos termos da cláusula 13.<sup>a</sup>, «Contagem do tempo de voo e do tempo de trabalho», do RRRGS deste AE.

3- Quando um tripulante de cabine iniciar um período de serviço de voo como tripulante de cabine em funções e o terminar como *dead head crew*, o tempo gasto nesta situação conta em 100 % para todos os limites, iniciando-se a contagem 30 (trinta) minutos após calços do voo como tripulante de cabine em funções e a 100 % para os efeitos dos *plafond* de *duty pay* e *block pay*, nos termos da cláusula 13.<sup>a</sup>, «Contagem do tempo de voo e do tempo de trabalho», do RRRGS deste AE.

4- Após ter completado um período de serviço de voo e por irregularidade operacional, um tripulante de cabine pode regressar à base como passageiro ou como *dead head crew*, para nela gozar o período de repouso respetivo, se, cumulativamente:

a) O voo de regresso, não implicar para o tripulante de cabine a ultrapassagem do limite de período de serviço de voo de 16h30;

b) O tempo de voo (*block time*) no regresso não for superior a 4 (quatro) horas;

c) O período de serviço de voo gasto nesse posicionamento conte em 100 % para efeitos dos limites da cláusula 33.<sup>a</sup> (Limites mensais, trimestrais e anuais de tempo de voo e limites semanais, mensais, trimestrais e anuais do período de serviço de voo), e para os efeitos do *plafond* de *block pay* e *duty pay*, nos termos da cláusula 13.<sup>a</sup> «Contagem do tempo de voo e do tempo de trabalho», do RRRGS deste AE.

5- Sempre que um tripulante de cabine se deslocar, por motivos de serviço, sem funções a bordo (*dead head crew*), será feito obrigatoriamente *upgrading* do mesmo para os lugares disponíveis da classe mais elevada existente a bordo, sendo o mesmo efetivado à hora de apresentação do tripulante de cabine.

a) Este tripulante de cabine terá prioridade sobre os passageiros do respetivo voo, exceto sobre os passageiros pagantes, ou não pagantes com direito a reserva, da classe para a qual seja transferido;

b) No *upgrading* será seguida a hierarquia dos tripulantes de cabine e o respetivo escalonamento na categoria;

c) Caso não seja possível o *upgrade*, será paga uma compensação correspondente ao 20 % do valor da ajuda de custo complementar 1 de cada tripulante de cabine a viajar em Y/CL, juntamente com o vencimento do mês seguinte ao da realização do serviço.

#### Cláusula 29.<sup>a</sup>

##### Tempo de repouso

1- Constitui tempo de repouso o tempo livre de qualquer obrigação, em que o tripulante de cabine tem a possibilidade de descanso horizontal, num local de repouso que na base é a residência do tripulante de cabine.

2- O tempo mínimo de repouso é de 13 horas na base, excetuando os PSV que dão direito a RAD que será de 12 horas e 11 horas fora da base, ou a duração do período de serviço de voo, aquele que for maior;

3- Em caso algum a TAP pode contactar o tripulante de cabine durante o período de repouso.

4- Em caso de irregularidades operacionais fora da base, o comandante, depois de ouvida a tripulação, pode decidir reduzir o tempo de repouso fora da base até 2 (duas) horas, mas nunca para menos de 11 (onze) horas, desde que o período anterior não tenha sido reduzido e o tempo de redução seja acrescentado ao período de repouso seguinte.

5- O tempo de repouso por deslocação como *dead head crew* 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 2 (duas) horas e o período de repouso resultante dessa redução seja no mínimo de 11 (onze) horas.

6- O tempo de repouso que antecede uma deslocação como *dead head crew* ou deslocação por meios de superfície, não relacionado com o serviço de voo, é de 11 (onze) horas.

7- Sempre que um período de serviço de voo esteja compreendido no todo ou em parte entre as 2h00 e as 5h59, da hora local de Lisboa, o tempo de repouso subsequente deve ser aumentado em 2 (duas) horas.

8- Fora da base, quando a diferença entre os locais de início e fim do período de serviço de voo for de 3 (três) ou mais horas, o período de repouso terá, no mínimo, a duração igual ao maior dos dois valores seguintes:

a) 100 % do período de serviço de voo antecedente;

b) 14 (catorze) horas, mais 30 (trinta) minutos por cada hora de diferença, a partir da terceira.

9- Fora da base, quando a diferença entre os locais de início e de fim do período de serviço de voo for superior a seis horas, o período de repouso tem duração, no mínimo, igual a vinte e quatro horas, incluindo uma noite local, nos termos do número 23 da cláusula 4.<sup>a</sup>, «Definições - Período noturno de repouso/noite local».

10- Entre a hora planeada de chegada a calços de um voo com diferença horária igual ou superior a 8 horas e a hora planeada de calços de saída não podem decorrer menos de 36 horas com duas noites locais.

11- Se decorrente do início do período de licença parental o tripulante de cabine não tiver gozado o tempo de repouso decorrente do serviço de voo realizado, repouso adicional ou ainda folga, por sobreposição ao período de licença parental solicitado, o período eventualmente em falta será gozado logo após o término da licença ou conjuntamente com outro período de folga que venha a ser planeada ao tripulante de cabine.

#### Cláusula 30.<sup>a</sup>

##### Repouso adicional - RAD

1- O repouso adicional de 12 (doze) horas será gozado na base, antes ou depois do período de folga a que o tripulante de cabine tenha direito nas seguintes situações:

a) Após uma rotação de longo curso com estadia num único local de duração inferior a 36 (trinta e seis) horas, com um *block time* planeado (em qualquer dos percursos) igual ou superior a 9 horas e 30 minutos, mesmo que na situação de DHC;

b) Após uma rotação de longo curso com estadia num único local de duração inferior a 36 (trinta e seis) horas, realizada nos equipamentos NB A321 *neo*/LR, que, de planeamento, tenham, pelo menos, um dos setores com duração ininterrupta igual ou superior a 6 (seis) horas;

i) A natureza ininterrupta prevista na alínea anterior não é descaracterizada em caso de paragens de natureza técnica.

c) Para efeitos do definido nas alíneas a) e b) supra, o tempo de estadia é o que medeia entre a hora de chegada ao destino e a hora de partida, excluindo o tempo de pós e pré-voo e o tempo de transporte.

2- O repouso adicional de 24 (vinte e quatro) horas será gozado na base, antes ou depois do período de folga a que o tripulante de cabine tenha direito, nas seguintes situações:

a) Após um voo de longo curso, com *block time* planeado (em qualquer dos percursos) igual ou superior a 10 horas, mesmo que na situação de DHC;

b) Após uma rotação de longo curso com estadia num único local com uma diferença horária entre o local de estadia e a base de 6 horas;

c) Após um serviço de voo de longo curso que, de planeamento, ultrapasse os limites definidos na cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de período de serviço de voo» e que não dê direito ao gozo de 2 períodos de folga consecutivos;

i) Nos voos que, de planeamento, ultrapassem os limites previstos na cláusula 23.<sup>a</sup>, «Tempos máximos de período de serviço de voo», será pago ao tripulante de cabine, juntamente com o vencimento do segundo mês após aquele em que se realizou o serviço de voo, todo o tempo de serviço de voo que seja prestado para além do definido na referida tabela, pelo valor do seu vencimento horário (*VH*).

3- O RAD de 24 horas será marcado em planeamento mensal, sob a forma de folga de 24 horas a ser gozado em conjunto com a folga semanal a que o tripulante de cabine tem direito, perfazendo uma folga de 72 horas.

4- Os repouso adicionais acima definidos não são cumulativos tendo o tripulante de cabine o direito ao usufruto daquele que se revelar de maior duração.

#### Cláusula 31.<sup>a</sup>

##### Trabalho prestado em dia de folga ou dia de férias

O trabalho prestado pelo tripulante, a convite da TAP, que no todo ou em parte abarque dias de férias ou períodos de folga será majorado a 100 % para efeitos de «*duty pay*» e «*block pay*» nos termos da alínea d) do número 2 da cláusula 13.<sup>a</sup> «Contagem do tempo de voo e do tempo de trabalho» do RRRGS deste AE.

#### Cláusula 32.<sup>a</sup>

##### Tempo de transição entre períodos de serviços de voo

1- Considera-se tempo de transição entre períodos de serviços de voo o período que medeia entre uma chegada a calços e a saída de calços imediatamente seguinte, com exclusão do repouso devido.

2- Fora da base o tempo de transição é composto por:

a) O tempo de transporte entre aeroporto - local de repouso - aeroporto, será publicado em manual da empresa, para cada escala em que é previsto haver repouso;

b) Um valor fixo de 3 (três) horas que cobrem:

i) Tempo para refeição;

ii) Tempo para formalidades em hotéis e aeroportos;

iii) Tempo de preparação, imediatamente após o despertar e antes da recolha do tripulante de cabine;

iv) Tempo de *briefing* e de *debriefing*;

v) Caso o tripulante de cabine efetue um serviço de voo após uma deslocação *extra crew*, o tempo de transição fora da base é calculado nos mesmos termos do serviço de voo.

3- O tempo de transição entre períodos de serviços de voo deve merecer a concordância do SNPVAC e estar publicado em ROV, para cada escala em que é previsto haver repouso.

4- Na base do tripulante de cabine, o tempo de transição entre dois períodos de serviço de voo é de 4 (quatro) horas.

5- O tempo de transição, na base, entre um período de serviço de voo e uma folga, férias ou serviço no solo é de 2 (duas) horas.

6- O tempo de transição, na base, entre uma folga, férias ou serviço no solo e um período de serviço de voo é de 2 (duas) horas.

7- Considera-se, também, tempo de transição na base, o período que medeia entre uma folga ou férias, e o início de um serviço no solo que implique deslocação às instalações da empresa que será sempre de 2 (duas) horas.

8- Se os tempos de repouso e transição decorrentes de um PSV colidirem com o planeamento de serviços de voo seguinte e o tripulante de cabine concordar em manter o PSV seguinte, sem necessidade de se atrasar a saída do voo, será pago ao tripulante de cabine um valor equivalente a  $2 \times o VH$  do próprio a ser pago juntamente com o vencimento do segundo mês após a ocorrência.

#### Cláusula 33.<sup>a</sup>

##### Limites mensais, trimestrais e anuais de tempo de voo e limites semanais, mensais, trimestrais e anuais do período de serviço de voo

Limites de tempo de voo (*block time*):

- Mês - 95 (noventa e cinco) horas;
- Trimestre - 285 (duzentas e oitenta e cinco) horas;
- Ano - 900 (novecentas) horas.

Limites de período de serviço de voo (*duty time*):

- Semana - 55 (cinquenta e cinco) horas;
- Mês - 180 (cento e oitenta) horas;
- Trimestre - 480 (quatrocentas e oitenta) horas;
- Ano - 1800 (mil e oitocentas) horas.

## CAPÍTULO VI

### Regime de utilização

#### Cláusula 34.<sup>a</sup>

##### Quadros e sua constituição

1- O presente regulamento define a existência de três quadros (WB, NW e NB), cuja dotação terá em conta o plano de exploração e o plano estratégico da empresa, e será objeto de acordo anual entre a TAP e o SNPVAC. A composição dos quadros terá de ser acordada até 30 de novembro do ano anterior a que se reportam os planos.

2- Em caso de necessidade decorrente da aprovação do orçamento da TAP o prazo previsto no número 1 poderá ser prorrogado até 15 de dezembro.

3- Qualquer reajuste aos valores acordados para os quadros carece de acordo prévio do SNPVAC.

a) A TAP terá de fornecer ao SNPVAC, até ao dia da reunião, a listagem completa da composição dos quadros.

Cláusula 35.<sup>a</sup>**Quadro *wide body* (WB)**

1- Este quadro é constituído pelos tripulantes de cabine que estão exclusivamente afetos aos equipamentos *wide body*;

2- Em situações de manifesta falta de tripulantes de cabine no quadro WB, quer por razões de aumento da frota, aumento de utilização e horas de voo ou outras, este quadro será reajustado, fazendo-se a progressão de tripulantes de cabine do quadro NW, por ordem decrescente de antiguidade na categoria, ou seja, do mais antigo para o de menor antiguidade (*senum*):

a) Não havendo voluntários em número suficiente a progressão será feita por ordem inversa de senioridade, do de menor senioridade para o de maior senioridade no quadro de NW.

3- Em situações de excesso de tripulantes de cabine no quadro WB, por razões de diminuição de frota da empresa, este quadro será reajustado e não havendo voluntários, far-se-á a regressão de tripulantes de cabine para o quadro de NW, por ordem crescente de antiguidade em cada categoria, ou seja, do de menor antiguidade para o mais antigo (*senum*).

4- Até 31 de dezembro de 2025, qualquer CC ou CAB e após 1 de janeiro de 2026, qualquer S/C ou CAB, poderá solicitar até 31 de julho de cada ano a sua transição para o quadro NW ou para o quadro NB, a título definitivo ou temporário:

a) As vagas deixadas em aberto serão preenchidas de acordo com os critérios definidos em 3), respeitando as prioridades definidas no ponto 6 desta cláusula;

b) A transição temporária referida no número 5, só será possível por um período de 12 (doze) meses, prorrogável, a pedido do tripulante de cabine, por iguais períodos;

c) Findo o prazo da transição temporária, o tripulante de cabine originário do quadro WB, retomará a sua vaga original, regressando o tripulante de cabine NW que o substituiu ao seu quadro original em caso de necessidade;

d) Optando pelo regresso ao quadro WB, fica vedada ao tripulante de cabine a possibilidade de apresentar novo pedido antes que sejam decorridos 3 (três) anos sobre o termo do pedido anterior ou sua prorrogação.

5- Desde que autorizado, até 31 de dezembro de 2025, qualquer CC ou CAB e após 1 de janeiro de 2026, qualquer S/C ou CAB, que solicitem concessão de voos sem estada ou com limitações de utilização na operação de longo curso transitarão obrigatoriamente para o quadro NB:

a) As vagas deixadas em aberto serão preenchidas de acordo com os critérios definidos em 3 desta cláusula.

6- Sempre que houver vagas para o quadro de WB, os tripulantes de cabine aos quais tenha sido aplicada a regressão prevista no número 4 desta cláusula, querendo, têm prioridade no regresso ao quadro WB:

a) Não havendo tripulantes de cabine que tenham regredido por via do definido no número 4 desta cláusula, os tripulantes de cabine que tenham regredido de quadro ao abrigo do previsto nos números 5 e 6 desta cláusula, têm prioridade no regresso ao quadro WB, desde que tenha decorrido o tempo de permanência temporária acordada ou cessado a limitação invocada;

b) Em quaisquer das situações, o referido regresso só acontecerá quando houver vaga.

Cláusula 36.<sup>a</sup>**Quadro *narrow wide* (NW)**

1- Este quadro será constituído até 31 de dezembro de 2025, por CC e CABS e após 1 de janeiro de 2026, por S/C e CABS, sediados na base de Lisboa e nas bases operacionais, conforme definidos no regulamento de base operacional do Porto, que estão qualificados para prestar serviço nos equipamentos de WB e NB, nos termos definidos nos números seguintes, definido e preenchido por ordem decrescente de antiguidade em cada categoria (*senum*).

2- Em situações de manifesta falta de tripulantes de cabine no quadro NW, este quadro será reajustado, quer por via da regressão voluntária de tripulantes de cabine do quadro WB, quer por via da progressão de tripulante de cabine do quadro de NB, por ordem decrescente de antiguidade na categoria, ou seja, do mais antigo para o de menor antiguidade (*senum*).

a) Caso não existam voluntários em número suficiente, a progressão de tripulantes de cabine prevista no número 2 será feita por ordem inversa de senioridade, do de menor senioridade para o de maior senioridade no quadro de NB que se encontrem aptos para progressão técnica.

3- Sempre que o número de tripulantes de cabine a integrar mensalmente o bloco de utilização em WB para cada categoria for superior a 50 %, deverá ser ajustado o quadro de WB.

a) Por via do acordado em relação à retoma da composição de tripulações do WB para 2024 e alterações nos quadros para 2026, até ao ano de 2026 o limite definido no número anterior será aumentado para 70 %. Após 1 de janeiro de 2026 tal limite também poderá ser aumentado nos meses de pico de operação (julho, agosto e dezembro) e em alturas especiais desde que, em ambas as situações, sejam devidamente justificadas ao SNPVAC.

4- Em situações de excesso de tripulantes de cabine no quadro NW, este quadro será reajustado, fazendo-se a regressão de tripulantes de cabine para o quadro de NB.

a) Caso não existam voluntários em número suficiente, a regressão de tripulantes de cabine prevista no número 4 será feita por ordem crescente de antiguidade em cada categoria, ou seja, do de menor antiguidade para o mais antigo (*senum*).

5- Até 31 de dezembro de 2025, qualquer CC ou CAB e após 1 de janeiro de 2026, qualquer S/C ou CAB, poderá solicitar até 31 de julho de cada ano a sua transição para o quadro NB, a título definitivo ou temporário.

a) As vagas deixadas em aberto serão preenchidas de acordo com os critérios definidos no número 2 desta cláusula, respeitando as prioridades definidas no número 7 desta cláusula;

b) A transição temporária referida no número 5, só será possível por um período de 12 meses, prorrogável, a pedido do tripulante de cabine, por iguais períodos;

c) Optando pelo regresso ao quadro NW, fica vedada ao tripulante de cabine a possibilidade de apresentar novo pedido antes que sejam decorridos três anos sobre o termo do pedido anterior ou sua prorrogação.

6- Desde que autorizado, até 31 de dezembro de 2025, qualquer CC ou CAB e após 1 de janeiro de 2026, qualquer S/C ou CAB, que solicitem concessão de voos sem estada transitarão obrigatoriamente para o quadro NB:

a) As vagas deixadas em aberto serão preenchidas de acordo com os critérios definidos no número 2 desta cláusula.

7- Sempre que houver vagas para o quadro de NW, os tripulantes de cabine aos quais tenha sido aplicada a regressão prevista no número 4 desta cláusula, querendo, têm prioridade no regresso ao quadro NW:

a) Não havendo tripulantes de cabine que tenham regredido por via do definido no número 4 desta cláusula, os tripulantes de cabine que tenham regredido de quadro ao abrigo do previsto nos números 5 e 6 desta cláusula, têm prioridade no regresso ao quadro NW, desde que tenha decorrido o tempo de permanência temporária acordada ou cessado a limitação invocada;

b) Em quaisquer das situações, o referido regresso só acontecerá quando houver vaga.

8- A atribuição de planeamentos mensais de WB (preferencialmente por períodos de dois meses) será feita rotativamente, não coincidente com os meses em que haja gozo de férias por períodos superiores a 5 (cinco) dias, por ordem decrescente de antiguidade (*senum*).

9- Os tripulantes de cabine deste quadro acompanharão a eventual mudança de equipamento do serviço de voo que lhes tenha sido atribuído.

10- Quando de assistência ou em serviço de reserva os tripulantes de cabine do quadro NW poderão ser nomeados para serviços de voo, em equipamento WB e NB, desde que não seja alterada a sua atividade já programada:

a) O recurso a este tipo de utilização, quando em equipamentos diferentes daqueles a que esteja adstrito, só poderá ocorrer, no máximo, 1 (uma) vez por mês.

#### Cláusula 37.<sup>a</sup>

##### **Quadro narrow body (NB)**

1- O quadro NB será constituído por todos os tripulantes de cabine não incluídos nos quadros WB e NW, bem como aqueles que recusem a progressão técnica.

2- Os CAB, nos primeiros 12 meses na função estarão obrigatoriamente integrados neste quadro. Terminado este prazo estarão, salvo recusa dos próprios, aptos para a progressão técnica.

3- Os tripulantes de cabine deste quadro serão utilizados, exclusivamente, em equipamentos NB.

#### Cláusula 38.<sup>a</sup>

##### **Formação à distância em suporte eletrónico - E-learning**

1- Apenas será planeada nas instalações da empresa a formação que por decisão da mesma ou nos termos da legislação em vigor, tenha carácter presencial obrigatório. A restante formação, quer de carácter obrigatório, quer facultativo será, sempre que possível, facultada por *e-learning*, devendo os tripulantes de cabine ser atempadamente notificados da formação a realizar, assim como do prazo limite para a concluir.

2- Consideram-se como *e-learning* as ações de carácter formativo indicadas pela empresa através da direção de Treino e Instrução, sustentadas em plataforma eletrónica, com possibilidade de monitorização de acesso e conclusão, e cujo prazo de conclusão seja previamente definido pela empresa.

3- A formação por *e-learning* tem carácter obrigatório:

a) Em caso de manifesta necessidade e a título excecional, a TAP disponibilizará um local e um computador nas suas instalações para que o tripulante de cabine possa realizar a formação *e-learning* para ser utilizado a título subsidiário;

b) O previsto no número anterior deverá ser solicitado por email para a direção de treino e instrução com pelo menos 15 (quinze) dias de antecedência em relação ao prazo limite para a conclusão da formação.

4- O tempo de formação em formato *e-learning* planeado ao tripulante de cabine, deverá ser realizado pelos tripulantes de cabine e no período temporal definido pela TAP, o qual não pode ser inferior a 30 (trinta) dias:

a) A visualização, execução e conclusão das formações terá de respeitar os prazos limite definidos;

b) Os blocos com o tempo para *e-learning*, serão incluídos na escala do tripulante de cabine, por forma a garantir o cumprimento dos limites legais de tempos de trabalho semanais, mensais e anuais e para que, de acordo com a legislação em vigor, constem dos registos individuais do tripulante de cabine não estando condicionados, nem condicionando o clausulado específico do acordo de empresa;

c) Nos termos da legislação em vigor, o tripulante de cabine será responsável pela realização dos conteúdos fora dos seus períodos de descanso legais obrigatórios.

5- Será abonado a cada tripulante de cabine, juntamente com o vencimento do mês seguinte à realização da formação o montante de 145,00 € (cento e quarenta e cinco euros), referente a 8 (oito) horas de formação *e-learning*:

a) As demais horas de formação *e-learning*, até ao limite de 24 horas por ano, serão abonadas pelo valor de 18,125 € (dezoito euros e cento e vinte e cinco centavos) por hora, juntamente com o vencimento do mês seguinte àquele em que se realize a formação. O tempo de formação *e-learning* é contabilizado como tempo de trabalho (*duty-time*) apenas para efeitos dos limites legais de *duty-time*, não sendo computadas nos *plafond duty-pay* ou *block-pay*, nem gerando qualquer direito remuneratório adicional;

b) A formação de *e-learning*, planeada ou não, será sempre paga com exceção das integrantes de cursos de qualificação ou conversão;

c) Não são consideradas como ações formativas de *e-learning*, as ações de natureza meramente informativa, com a finalidade de transmissão de conteúdos para a operação (eg. CI, NTI), e que não impliquem a nomeação prévia para frequência.

## CAPÍTULO VII

### Sistema de pretensões individuais

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### Pretensões individuais

1- O tripulante de cabine tem a possibilidade de contribuir para a definição da sua escala pessoal através do sistema de pretensões individuais.

2- As pretensões individuais estão sujeitas aos seguintes procedimentos:

a) Devem dar entrada no serviço de planeamento e análise operacional até ao dia 20 do mês anterior ao da publicação do planeamento mensal a que se refere o pedido;

b) Devem ser feitas no portal DOV ou outro meio disponibilizado pela TAP dentro do prazo definido na alínea anterior;

c) Não serão aceites pretensões individuais verbais formuladas pelo tripulante de cabine ao departamento responsável.

3- Cada tripulante de cabine pode influenciar a sua escala pessoal, manifestando, para o efeito, a sua pretensão de fixar uma ou duas folgas e/ou voo, devendo as pretensões ser atendidas se isso não causar prejuízo à operação nem custos adicionais.

4- Aos tripulantes de cabine a quem tenham sido concedidas chaves de voos e folgas, se o serviço pedido for atribuído a ambos os elementos, a pontuação de referência para o sistema de pretensões individuais será a do tripulante de cabine que tiver menor pontuação, sendo os pontos debitados a ambos.

5- Os pontos de crédito relativos ao sistema de pretensões individuais são calculados nos seguintes termos:



a) No momento da entrada em vigor deste regulamento serão creditados 240 pontos à conta individual do tripulante de cabine;

b) O crédito inicial para os tripulantes de cabine que entram na TAP é de 12 pontos;

c) Em cada mês são creditados 12 pontos à conta individual do tripulante de cabine;

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

e) No mês de março, serão creditados 24 pontos positivos a todos os tripulantes de cabine que no ano anterior tenham cumprido o exercício efetivo da função nos termos do definido na cláusula 16.<sup>a</sup>, «Exercício efetivo de função» do clausulado geral do presente acordo de empresa;

f) Para ausências em número superior a 5 (cinco) dias em cada mês, excluindo os dias de férias, acidente de trabalho e exercício de atividade sindical e/ou na comissão de trabalhadores, os pontos de crédito mensais a que o tripulante de cabine tem direito serão proporcionalmente reduzidos, sendo arredondados para o número inteiro mais próximo.

6- Os pontos de débito relativos ao sistema de pretensões individuais são calculados nos seguintes termos:

a) Para as pretensões dos períodos de folga que sejam fixados a pedido do tripulante de cabine em cada ano civil são debitados os pontos da tabela 6.1;

b) Nas pretensões para os primeiros 6 (seis) voos no ano civil, os pontos debitados são os da tabela 6.2;

c) A partir da 7.<sup>a</sup> pretensão de voo os pontos de débito previstos nessa tabela duplicam;

d) A partir da 27.<sup>a</sup> pretensão de voo e/ou folgas atribuída em cada ano, os pontos de débito constantes nas tabelas de 6.1 e 6.2 duplicam;

2- Tabela 4.1 - Folgas	
Períodos	Pontos
1 a 4	2
5 a 8	4
9 a 12	6
13 e seguintes	8

Tabela 4.2 - Voos	
Voos/rotação/destino	Pontos
	10

e) Se por motivos imputáveis à empresa o tripulante de cabine não realizar o pedido atribuído, serão devolvidos os pontos correspondentes.

7- Cada tripulante de cabine tem mensalmente as seguintes opções de pedidos, ordenadas por prioridade (de 1 a 9):

a) 5 opções expressas pelo tripulante de cabine para os períodos de folga;

b) 4 opções para os voos ou rotações.

8- Os pedidos são concedidos pela TAP nos seguintes termos:

a) Cada tripulante de cabine tem mensalmente direito a uma das combinações de pretensões, compostas por um máximo de 2 (dois) períodos de folga e/ou 1 (um) voo ou rotação;

b) Não serão aceites os pedidos de pretensões de voos ou de rotações dos tripulantes de cabine com pontuação inferior à necessária para manter, após a atribuição da pretensão, um saldo igual ou superior a zero.

9- A ordem de prioridade de atribuição será a seguinte:

a) Maior valor total de pontos de crédito;

b) Maior antiguidade, quando os tripulantes de cabine tenham os mesmos pontos de crédito;

c) Caso a solicitação de folga coincida com o dia de aniversário do tripulante de cabine, esta pretensão tem prioridade sobre todas as outras;

i) Neste caso o débito será de dois pontos.

10- Com vista à implementação do novo sistema de pretensões individuais, PBS (*preferential bidding system*), a TAP analisará com o SNPAC os objetivos a prosseguir e as vias necessárias e adequadas à sua implementação, bem como as alterações necessárias a esta cláusula, incluindo as limitações inerentes ao nível de satisfação de pedidos *versus* sistema de equidade e a fórmula para conversão do atual sistema de pontos para nível de satisfação.

11- Os pedidos de Natal e Ano Novo regem-se pelas seguintes regras:

a) As pretensões de Natal e Ano Novo são as que afetam os dias 24, 25, e 31 de dezembro e 1 de janeiro nos períodos seguintes:

- i)* Das 14h00 de 24 de dezembro até às 14h00 de 25 de dezembro;
- ii)* Das 14h00 de 31 de dezembro até às 14h00 de 1 de janeiro.

12- A concessão de pretensões de folgas de Natal e Ano Novo deve ser feita de acordo com o historial da equidade dos últimos 3 (três) anos nos seguintes termos:

- a)* Cada período em que o tripulante de cabine realize trabalho que englobe, no todo ou em parte, o(s) período(s) definido(s) na alínea *a)* corresponde a um crédito de 6 (seis) pontos;
- b)* Os tripulantes de cabine da mesma categoria/função serão ordenados em função da pontuação dos últimos 3 (três) anos e as folgas que englobem os períodos definidos na alínea *a)* do número 11 serão distribuídas pelos tripulantes de cabine que, tendo pedido folga, detenham a maior pontuação;
- c)* A atribuição dos pedidos de folga que englobem os períodos definidos em *a)* do número 11 têm prioridade sobre quaisquer pedidos de voo;
- d)* Estas folgas contam para efeitos dos limites definidos na alínea *a)* do número 8 desta cláusula, mas não são consideradas como pretensões normais, não sendo contabilizadas para o número de pretensões desse ano civil pelo que os pontos de débito constantes no número 6 não duplicam;
- e)* A atribuição de uma pretensão de serviço de voo que abarque o(s) período(s) definido(s) na alínea *a)* do número 11 e a correspondente dedução de pontos de débito seguem os procedimentos normais para as pretensões de voo.

13- Em casos excecionais, a troca de escalas entre dois tripulantes de cabine pode ser acordada desde que:

- a)* A troca só envolva os dois tripulantes de cabine e não cause prejuízos para a operação nem para terceiros;
- b)* A troca cumpra o estipulado nos limites de trabalho e repouso previstos neste regulamento e não entre em conflito com outra atividade, incluindo as assistências e as reservas;
- c)* Os pedidos respetivos sejam através dos canais eletrónicos disponibilizados pela empresa para o efeito ou, na sua indisponibilidade, por mensagem de correio eletrónico dirigido ao serviço de planeamento e análise operacional;
- d)* Caso a troca envolva pedidos de voos ou de folga, os pontos não são devolvidos;
- e)* Em caso de necessidade de abdicar do acordo de empresa para viabilizar a troca, as cláusulas que entrem em conflito com o acordo de empresa em vigor terão de ser mencionadas pelo SOE aos tripulantes de cabine;
- f)* Apenas será necessário abdicar das cláusulas mencionadas na alínea anterior por parte do(s) tripulante(s) em causa.

## CAPÍTULO VIII

### Disposições finais

#### Cláusula 40.<sup>a</sup>

##### Disposições finais

A aplicação deste regulamento inicia-se no planeamento do mês de abril de 2024, salvo se nessa data o presente acordo de empresa ainda não tiver entrado em vigor, caso em que, a aplicação se inicia no planeamento do mês seguinte ao da sua entrada em vigor.

#### Cláusula 41.<sup>a</sup>

##### Cláusula de salvaguarda

A TAP e o SNPVAC acordam na elaboração de um documento explicativo do Regulamento de Utilização e Prestação de Trabalho. Esse documento esclarece as regras de aplicação do presente regulamento, que se pretende concluir no máximo até à data da implementação do RUPT.

Depositado em 9 de fevereiro de 2024, a fl. 55 do livro n.º 13, com o n.º 42/2024, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro.