

Boletim do Trabalho e Emprego

8

1.^A SÉRIE

Propriedade: Ministério do Trabalho e da Solidariedade
Edição: Centro de Informação Científica e Técnica

Preço 143\$00
(IVA incluído)

BOL. TRAB. EMP.	1. ^A SÉRIE	LISBOA	VOL. 65	N.º 8	P. 145-160	28-FEVEREIRO-1998
-----------------	-----------------------	--------	---------	-------	------------	-------------------

ÍNDICE

Regulamentação do trabalho:

	Pág.
Despachos/portarias:	
— RSL Portugal — Técnica de Plásticos e Metal, L. ^{da} — Autorização de laboração contínua	147

Portarias de regulamentação do trabalho:

...

Portarias de extensão:

— Aviso para PE das alterações do AE entre a Cerâmica de Conímbriga — Lameiro, Gonçalves & C. ^a , L. ^{da} , e o SINTICAVS — Sind. Nacional dos Trabalhadores das Ind. de Cerâmica, Cimentos, Abrasivos, Vidro e Similares	147
---	-----

Convenções colectivas de trabalho:

— CCT entre a ADAPI — Assoc. dos Armadores das Pescas Industriais e o Sind. Nacional dos Trabalhadores do Sector das Pescas e outro (pesca de palangre de superfície)	148
— AE entre a Cerâmica de Conímbriga, Lameiro, Gonçalves & C. ^a , L. ^{da} , e o SINTICAVS — Sind. Nacional dos Trabalhadores das Ind. de Cerâmica, Cimentos, Abrasivos, Vidro e Similares — Alteração salarial e outras	158
— Acordo de adesão entre a Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Samora Correia, C. R. L., e o Sind. dos Bancários do Norte e outros ao ACT entre as caixas de crédito agrícola mútuo e aquelas associações sindicais	158
— AE entre a SOFLUSA — Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., e o Sind. dos Transportes Fluviais, Costeiros e da Marinha Mercante e outros e entre a mesma empresa e a Feder. dos Sind. dos Trabalhadores Ferroviários Portugueses e outro — Integração em níveis de qualificação	159



SIGLAS

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

ABREVIATURAS

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

REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO

DESPACHOS/PORTARIAS

RSL Portugal — Técnica de Plásticos e Metal, L.^{da} — Autorização de laboração contínua

A empresa RSL Portugal — Técnica de Plásticos e Metal, L.^{da}, com sede no Parque Industrial de Vendas Novas, lote 5, em Vendas Novas, requereu autorização para laborar continuamente nas suas instalações sitas no local da sede.

A actividade que prossegue — injeção e montagem de componentes para a indústria automóvel — está subordinada, do ponto de vista laboral, à disciplina do contrato colectivo de trabalho vertical celebrado entre a Associação do Comércio Automóvel e outros e a Federação do Sindicato da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal e outros, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.^a série, n.º 39, de 22 de Outubro de 1980, e subsequentes alterações.

A requerente fundamenta o pedido com a necessidade de rentabilização do processo produtivo, permitindo fazer face ao incremento da carteira de encomendas, designadamente para o mercado externo.

Assim, e considerando:

- 1) Que não existe comissão de trabalhadores;
- 2) Que os trabalhadores envolvidos no regime de laboração pretendido deram o seu acordo por escrito;

- 3) Que o instrumento de regulamentação colectiva de trabalho aplicável (CCTV celebrado entre a Associação do Comércio Automóvel e outros e a Federação do Sindicato da Metalurgia, Metalomecânica e Minas de Portugal e outros, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.^a série, n.º 39, de 22 de Outubro de 1980, e subsequentes alterações) não veda o regime pretendido;
- 4) Que se comprovam os fundamentos aduzidos pela empresa;

Nestes termos, e ao abrigo no n.º 3 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 409/71, de 27 de Setembro, é determinado o seguinte:

É autorizada a empresa RSL Portugal — Técnica de Plásticos e Metal, L.^{da}, a laborar continuamente nas suas instalações sitas no lugar da sede, Parque Industrial de Vendas Novas, lote 5, em Vendas Novas.

Ministérios da Economia e do Trabalho e da Solidariedade, 26 de Janeiro de 1998. — O Secretário de Estado da Indústria e Energia, *Fernando Manuel dos Santos Vigário Pacheco*. — O Secretário de Estado da Segurança Social e das Relações Laborais, *Fernando Lopes Ribeiro Mendes*.

PORTARIAS DE REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO

...

PORTARIAS DE EXTENSÃO

Aviso para PE das alterações do AE entre a Cerâmica de Conímbriga — Lameiro, Gonçalves & C.^a, L.^{da}, e o SINTICAVS — Sind. Nacional dos Trabalhadores das Ind. de Cerâmica, Cimentos, Abrasivos, Vidro e Similares.

Nos termos do n.º 5 e para os efeitos do n.º 6 do artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, de 29 de Dezembro, torna-se público que se encontra em estudo nos serviços competentes deste Ministério a eventual emissão de uma portaria de extensão do acordo de empresa mencionado em epígrafe, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.^a série, n.º 8, de 28 de Fevereiro de 1998.

A portaria, a emitir ao abrigo dos n.ºs 1 e 2 dos citados preceito e diploma, tornará a convenção extensiva no concelho de Condeixa-a-Nova:

- a) Às relações de trabalho entre entidades patronais do mesmo sector económico — fabrico de «loja de Coimbra» — não subscritoras da convenção e trabalhadores ao seu serviço das profissões e categorias profissionais nela previstas;
- b) Às relações de trabalho entre a entidade patronal outorgante e trabalhadores ao seu serviço das profissões e categorias profissionais previstas na convenção não representados pela associação sindical signatária.

CONVENÇÕES COLECTIVAS DE TRABALHO

CCT entre a ADAPI — Assoc. dos Armadores das Pescas Industriais e o Sind. Nacional dos Trabalhadores do Sector das Pescas e outro (pesca de palangre de superfície).

Cláusula 1.^a

Âmbito e área

1 — A presente CCT obriga, pela simples assinatura dos representantes legais dos organismos outorgantes:

- a) Por um lado, os armadores representados pela Associação dos Armadores das Pescas Industriais (ADAPI);
- b) Por outro, os tripulantes da marinha de pesca representados pelos seguintes sindicatos outorgantes:

Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector das Pescas/UGT Pescas;
SITEMAQ — Sindicato da Mestrança e Marinhagem da Marinha Mercante e Fogueiros de Terra.

2 — As partes outorgantes da presente convenção poderão designar-se, respectivamente, por armadores e sindicatos.

3 — A entidade patronal, que na presente convenção se designará por armador, é toda a entidade, singular ou colectiva, nacionalizada ou privada ou sob intervenção estatal, que exerça a exploração de navios de pesca de palangre de superfície.

4 — Por tripulante da marinha de pesca entende-se todo o trabalhador inscrito marítimo representado pelos sindicatos outorgantes que desempenhe as funções descritas no anexo IV desta convenção em navios de pesca de palangre de superfície.

5 — Esta convenção aplica-se às áreas onde o armador possa exercer a sua actividade.

Cláusula 2.^a

Vigência e denúncia

1 — Esta convenção é válida por dois anos e prorrogável por períodos de igual duração, se não for denunciada, no seu todo ou em parte, por qualquer das partes com a antecedência mínima de 60 dias, com referência ao termo do período em curso, excepto a matéria respeitante a cláusulas de expressão pecuniária, que terão a vigência mínima de 12 meses.

2 — A presente convenção entra em vigor cinco dias após a sua publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego*, salvo as tabelas salariais e as cláusulas de expressão pecuniária, as quais terão eficácia a 1 de Janeiro de 1998.

Cláusula 3.^a

Classificação profissional

Os tripulantes abrangidos pela presente convenção serão obrigatoriamente classificados, segundo as funções efectivamente desempenhadas, nas profissões e categorias profissionais constantes do anexo IV.

Cláusula 4.^a

Prestação de serviços não compreendidos no objecto do contrato

1 — O tripulante deve, em princípio, exercer uma actividade correspondente à profissão ou categoria profissional para que foi contratado.

2 — Quando algum tripulante exercer funções inerentes a diversas profissões ou categorias profissionais, terá direito à remuneração mais elevada das estabelecidas para essas profissões ou categorias profissionais, enquanto tal situação se mantiver.

Cláusula 5.^a

Recrutamento

1 — O recrutamento dos tripulantes para bordo dos navios poderá fazer-se através de escalas de embarque existentes nos sindicatos signatários, de acordo com a legislação em vigor.

2 — Sempre que os armadores recorram às escalas dos sindicatos, as requisições para recrutamento darão entrada nos mesmos com um mínimo de vinte e quatro horas de antecedência da saída do navio, com excepção dos casos inesperados, que serão atendidos, na medida do possível, com urgência.

3 — Sempre que o recrutamento se faça nos termos do número anterior, será obrigatória a credencial do sindicato respectivo, a apresentar ao armador.

Cláusula 6.^a

Deveres dos tripulantes

O tripulante deve:

- a) Desempenhar com competência, diligência, zelo e assiduidade as funções que lhe competirem;
- b) Respeitar e tratar com urbanidade e lealdade o armador, os superiores hierárquicos, os companheiros de trabalho e as demais pessoas com quem haja de relacionar-se no exercício das suas funções;
- c) Observar e fazer observar as determinações superiores em tudo o que respeita à disciplina no trabalho, salvo na medida em que aquelas se mostrem contrárias aos seus direitos e garantias;

- d) Cumprir as demais obrigações decorrentes do contrato de trabalho e das normas que o regem;
- e) Cumprir e fazer cumprir as normas de higiene e segurança no trabalho, sugerindo o que for necessário para melhor aperfeiçoamento das referidas normas;
- f) Zelar pela conservação e boa utilização dos bens relacionados com o seu trabalho que lhe forem confiados;
- g) Auxiliar, de acordo com as suas funções e sem prejuízo do seu período normal de trabalho, a aprendizagem e valorização dos restantes trabalhadores;
- h) Promover e executar todos os actos tendentes à melhoria da produtividade da unidade de produção.

Cláusula 7.^a

Deveres do armador

O armador deve:

- a) Tratar com urbanidade e respeito o tripulante e, sempre que lhe tiver de fazer alguma observação ou admoestação, fazê-lo de modo a não ferir a sua dignidade;
- b) Pagar aos tripulantes a retribuição que convencionalmente lhes for devida;
- c) Proporcionar ao trabalhador boas condições de trabalho, tanto do ponto de vista físico como moral, especialmente no que respeita à segurança, higiene e habitabilidade;
- d) Observar a legislação em vigor sobre alojamento e locais de trabalho no respeitante aos tripulantes;
- e) Indemnizar os tripulantes dos prejuízos resultantes de acidentes de trabalho e doenças profissionais, nos termos legais;
- f) Sempre que possível, instalar condições materiais nos navios com vista ao convívio e bom ambiente social.

Cláusula 8.^a

Garantias dos tripulantes

É vedado ao armador:

- a) Opor-se, por qualquer forma, a que o trabalhador exerça os seus direitos, bem como despedi-lo ou aplicar-lhe sanções por causa desse exercício;
- b) Exercer pressão sobre o tripulante para que actue no sentido de influir desfavoravelmente nas condições de trabalho dele ou dos outros tripulantes;
- c) Obrigar-lo a adquirir bens ou utilizar serviços fornecidos pelo armador ou pessoas por ele indicadas;
- d) Explorar com fins lucrativos cantinas, economatos ou outros estabelecimentos directamente relacionados com o tripulante para fornecimento de bens ou prestação de serviços aos mesmos tripulantes;
- e) Despedir e readmitir o tripulante, mesmo com o acordo deste, havendo o propósito de o prejudicar em direitos e garantias decorrentes de antiguidade;

- f) Diminuir a retribuição (vencimentos fixos), salvo nos casos de transferência para tipos de navios que determinem remuneração diferente e nos casos em que volte a desempenhar as suas funções anteriores, depois de interinamente ter exercido função superior.

Cláusula 9.^a

Local de prestação de trabalho

1 — A actividade profissional do tripulante será prestada a bordo de qualquer navio do mesmo armador ou em terra, em serviço de apoio à frota, enquanto aguarda embarque.

2 — Quando o tripulante se encontrar em viagem, só com o seu acordo reduzido a escrito pode ser transferido para outro navio.

3 — Quando o tripulante se encontrar em porto de armamento, pode ser transferido para outro navio.

Cláusula 10.^a

Privilégios creditórios e prescrição e regime de provas de créditos

1 — Os créditos pertencentes ao marítimo emergentes do contrato de trabalho, ou da violação ou da cessação deste, gozam do privilégio que a lei geral consigna.

2 — Os créditos emergentes do contrato de trabalho, quer pertencentes ao armador quer ao marítimo, extinguem-se por prescrição decorrido um ano a contar do dia seguinte àquele em que cessar o contrato de trabalho, salvo nos casos que envolvam responsabilidade criminal, em que o prazo de prescrição será coincidente com o desta.

3 — Os créditos resultantes de indemnização por falta de férias, pela aplicação de sanções abusivas ou realização de trabalho suplementar, vencidos há mais de cinco anos, só podem, todavia, ser provados por documento idóneo.

Cláusula 11.^a

Competência da entidade patronal

1 — Compete ao armador a direcção da expedição.

2 — O armador tem direito a expedir o navio para pescar em todos os lugares, praticar a pesca de palangre de superfície, descarregar toda ou parte da carga em ou fora de Portugal ou proceder a outras operações de pesca, desde que legalmente o possa fazer.

3 — O comandante, o mestre do largo pescador ou mestre costeiro pescador é o representante legal do armador e o responsável pela expedição, com os direitos e obrigações que tal comando exige, nos termos da lei.

Cláusula 12.^a

Duração da campanha

1 — A duração normal da campanha de cada tripulante, contada desde a data da sua saída do continente até à chegada ao continente é de 150 dias.

2 — Qualquer prolongamento para além do período mencionado no número anterior só será possível com o acordo da maioria da tripulação.

Cláusula 13.^a

Saída dos navios

1 — A tripulação deve ser avisada da data de saída do navio com quarenta e oito horas de antecedência.

2 — Todo o tripulante que faltar ao embarque e não for substituído poderá alcançar o navio por sua conta, desde que não prejudique a actividade do navio.

3 — Se a viagem se interromper depois da saída do navio, por acção do armador ou por motivo de força maior, a tripulação vencerá a retribuição nos termos da presente convenção, até à data da interrupção da viagem.

Cláusula 14.^a

Entradas e saídas dos portos

1 — Os dias de entrada e saída do porto de armamento são, para efeitos da presente convenção, considerados a navegar.

2 — Nenhum navio poderá sair dos portos de Portugal nos dias 24, 25 e 31 de Dezembro e 1 de Janeiro.

Cláusula 15.^a

Duração do trabalho a bordo

1 — A duração do trabalho a bordo, na faina da pesca, não poderá exceder dezasseis horas diárias.

2 — O horário normal de trabalho a navegar é de oito horas diárias.

Cláusula 16.^a

Trabalho necessário à segurança do navio e assistência no mar

Para além do previsto na cláusula anterior, todo o tripulante é obrigado a executar, sem direito a remuneração extraordinária, os seguintes trabalhos:

- a) O trabalho que o comandante ou o mestre do largo pescador ou o mestre costeiro pescador julgar necessário para a segurança do navio e seus pertences, da carga ou das pessoas que se encontrem a bordo, quando circunstâncias de força maior o imponham, o que deve ficar registado no respectivo diário de navegação;
- b) O trabalho ordenado pelo comandante ou pelo mestre do largo pescador ou pelo mestre costeiro pescador com o fim de prestar assistência a outros navios ou pessoas em perigo, sem prejuízo da participação a que o tripulante tenha direito em indemnização ou salário de salvação.

Cláusula 17.^a

Serviço em terra

1 — O tripulante que estiver em terra ao serviço do armador observará o horário de trabalho de quarenta horas semanais, praticado de segunda-feira a sexta-feira.

2 — O trabalho prestado pelo tripulante para além do horário normal será pago nos seguintes termos:

a) Para a primeira hora suplementar em dias úteis:

$$RH = \left(\frac{VM \times 12}{52 \times 40} + \frac{SD}{8} \right) \times 1,5$$

b) Para a segunda hora ou fracção subsequente em dias úteis:

$$RH = \left(\frac{VM \times 12}{52 \times 40} + \frac{SD}{8} \right) \times 1,75$$

3 — O trabalho suplementar prestado ao sábado, domingo ou feriado será remunerado da seguinte forma:

$$RH = \left(\frac{VM \times 12}{52 \times 40} + \frac{SD}{8} \right) \times 2$$

4 — Para efeitos desta cláusula, considera-se *VM* como o vencimento mensal a que o trabalhador tem direito no momento em que presta o trabalho suplementar e *SD* o subsídio diário de presença.

Cláusula 18.^a

Dias de descanso semanal e feriados

1 — Aos domingos e feriados o tripulante terá direito a descansar quando o navio se encontrar em porto de armamento.

Em viagem, os domingos e feriados dão direito a igual número de dias de folga, a gozar em porto de armamento, após a chegada.

2 — Na impossibilidade de gozar a totalidade das folgas previstas no número anterior por conveniência de serviço, os dias que faltam serão gozados no regresso da viagem seguinte ou logo que seja possível.

3 — O eventual saldo de folgas existente no início das férias do tripulante será acumulado com estas ou remível a dinheiro, com base no salário mínimo nacional para a indústria.

4 — São considerados como feriados os dias seguintes:

- 1 de Janeiro;
- Terça-feira de Carnaval;
- 25 de Abril;
- 1 de Maio;
- Dia do Corpo de Deus;
- 10 de Junho;
- 15 de Agosto;
- 5 de Outubro;
- 1 de Novembro;
- 1 de Dezembro;
- 8 de Dezembro;
- 25 de Dezembro;
- Dia do feriado municipal do porto de armamento.

Cláusula 19.^a

Regime de férias

1 — Todos os tripulantes abrangidos pela presente convenção têm direito em cada ano civil a um período de férias de 22 dias úteis.

2 — O direito a férias vence-se no dia 1 de Janeiro e reporta-se ao trabalho prestado no ano civil anterior.

3 — Quando o início da prestação do trabalho ocorre no 2.º semestre do ano civil, o direito a férias só se vence após o decurso de seis meses completos de serviço efectivo.

4 — O período de férias é proporcional ao tempo de serviço efectivo prestado em cada ano e não poderá ser inferior a 11 dias úteis.

5 — O tripulante contratado a termo, cuja duração inicial ou renovada não atinja um ano, tem direito a um período de férias equivalente a dois dias úteis por cada mês completo de serviço.

6 — O direito a férias é irrenunciável e não pode ser substituído, fora dos casos previstos no regime geral do contrato individual de trabalho, por qualquer compensação económica ou outra, ainda que com o acordo do tripulante.

7 — Ao cessar o contrato de trabalho, o tripulante tem direito à remuneração das férias vencidas e não gozadas.

8 — A remuneração relativa ao período de férias será o salário mínimo nacional para a indústria.

Cláusula 20.^a

Faltas justificadas

1 — Sem prejuízo da parte fixa da retribuição, são consideradas faltas justificadas, quando o navio se encontrar em portos de Portugal, as seguintes:

- a) As dadas até 11 dias consecutivos, por motivo de casamento;
- b) As dadas até cinco dias consecutivos, por falecimento do cônjuge ou companheira com quem vivia em comunhão de mesa e habitação ou de parentes ou afins do 1.º grau da linha recta;
- c) As motivadas, até dois dias consecutivos, pelo pai, em virtude de nascimento de filhos;
- d) As motivadas, até um dia, por falecimento dos restantes parentes ou afins do 2.º grau;
- e) As motivadas por doença, acidente ou cumprimento de obrigações legais.

2 — O armador pode, em qualquer dos casos de falta justificada, exigir ao profissional prova dos factos invocados da falta justificada.

Cláusula 21.^a

Comunicação de faltas

1 — Quando o tripulante não puder apresentar-se ao serviço, deverá avisar o armador ou o seu representante, incluindo o motivo:

- a) No caso de a falta ser previsível, com a antecedência mínima de cinco dias;
- b) No caso de a falta ser imprevista, logo que possível e no prazo máximo de três dias a contar do dia da falta.

2 — Quando a não apresentação ao serviço for motivada por doença, o tripulante fará acompanhar a justificação do atestado passado pelo médico que o tenha assistido ou documento de baixa por doença passado pelos Serviços Médico-Sociais.

3 — O documento de baixa por doença passado pelos Serviços Médico-Sociais referido no número anterior é obrigatório quando o trabalhador se encontre em Portugal, salvo se comprovadamente não tiver acesso a esses Serviços, devendo neste caso apresentar documento justificativo (atestado médico).

4 — O não cumprimento do disposto nesta cláusula, salvo os casos de força maior devidamente comprovados, implica que as faltas dadas sejam consideradas injustificadas, com os efeitos previstos na cláusula respeitante a faltas não justificadas.

Cláusula 22.^a

Faltas injustificadas

1 — São consideradas injustificadas todas as faltas não previstas na cláusula 20.^a desta convenção.

2 — As faltas injustificadas determinam sempre perda da retribuição correspondente ao período de ausência, o que será descontado, para todos os efeitos, na antiguidade do tripulante.

Cláusula 23.^a

Licença sem retribuição

1 — O armador pode atribuir ao tripulante, a pedido deste, licença sem retribuição.

2 — O período de licença sem retribuição conta-se para efeitos de antiguidade.

3 — Durante o mesmo período cessam os direitos, deveres e garantias das partes na medida em que presuponham a efectiva prestação de trabalho, mantendo o tripulante beneficiário da licença direito ao lugar.

4 — É obrigatória a concessão de licença sem retribuição para o exercício de funções em tempo inteiro em organismos sindicais, estatais e de segurança social e ainda em comissões oficialmente reconhecidas.

Cláusula 24.^a

Admissão para efeitos de substituição

1 — O armador pode contratar outro tripulante para desempenhar as funções do tripulante cujo contrato se encontre suspenso, nomeadamente por motivo de prestação de serviço militar obrigatório, gozo de licença sem retribuição, doença, acidente ou férias.

2 — O contrato com o substituto será celebrado a prazo incerto e constará de documento escrito, caducando logo que cesse a causa da suspensão.

Cláusula 25.^a

Retribuição

A retribuição compreende:

- a) Vencimentos mensais fixos;
- b) Partes;
- c) 13.º mês ou subsídio de Natal;
- d) Subsídio de alimentação em terra;
- e) Subsídio de gases.

Cláusula 26.^a

Vencimento fixo de mar

1 — O vencimento fixo de mar devido aos tripulantes é o fixado no anexo I a esta convenção e que dela faz parte integrante.

2 — Para efeitos da presente convenção, o valor do vencimento diário será calculado de harmonia com a seguinte fórmula:

$$\frac{VM \times 12}{365}$$

sendo *VM* o vencimento mensal.

3 — Os vencimentos corresponderão às funções exercidas, independentemente de quem as exerce e das constantes do rol de matrícula.

Cláusula 27.^a

Cálculo das partes

1 — Da receita da viagem deduzem-se:

1.1 — 20% para gastos gerais e encargos de investimento;

1.2 — Todas as despesas directas de exploração, nomeadamente isco, gasóleo, lubrificantes, material de pesca, alimentação, despesas de deslocação e estada, comunicações, despesas de porto e capitania, despesas de descarga e transporte do pescado, material de consumo e encargos sociais do valor total das partes.

2 — O montante líquido calculado de acordo com o número anterior é repartido em partes iguais pelo armador e pela tripulação.

3 — O valor para a tripulação é repartido da seguinte forma:

Mestre principal — 4 partes;
Mestre auxiliar — 2 partes;
Chefe de máquinas — 2 partes;
Segundo-motorista — 1,5 partes;
Electricista — 1,3 partes;
Ajudante de motorista — 1,2 partes;
Contramestre — 1,5 partes;
Cozinheiro — 1,3 partes;
Marinheiro pescador — 1 parte.

Cláusula 28.^a

Formas de pagamento

1 — O armador obriga-se a pagar pontualmente o vencimento fixo de mar, devendo fazê-lo até ao último

dia do mês em curso, em depósito bancário, vale de correio ou cheque, conforme pedido escrito do tripulante.

2 — A parte variável da retribuição será liquidada, no prazo máximo de 20 dias úteis após a descarga do navio, directamente ao tripulante ou por qualquer das formas previstas no n.º 1 desta cláusula.

3 — Antes do início de cada viagem poderá o tripulante solicitar um adiantamento até ao montante de um vencimento fixo de mar.

Cláusula 29.^a

Folhas de retribuição

Com o pagamento final referente a cada viagem o armador deverá entregar ao mestre da tripulação uma nota dos cálculos efectuados para determinar as retribuições a que tem direito, nomeadamente os quantitativos em peso e dinheiro.

Cláusula 30.^a

Subsídio de Natal

1 — O trabalhador inscrito marítimo que, com referência a 1 de Dezembro de cada ano, tenha um mínimo de um ano de serviço no mesmo armador terá direito a receber, a título de subsídio de Natal ou 13.º mês, uma quantia de montante igual ao ordenado mínimo nacional para a indústria.

2 — O subsídio previsto no número anterior vence-se à medida que o trabalho vai sendo prestado e tem de ser posto a pagamento até ao dia 15 de Dezembro de cada ano.

3 — Os trabalhadores inscritos marítimos que não completem um ano ao serviço do armador em 1 de Dezembro receberão o subsídio constante desta cláusula proporcionalmente ao tempo de serviço.

Cláusula 31.^a

Pagamento de passagens

1 — O tripulante, quando em viagem marítima ou terrestre ao serviço do armador, tem direito a passagem em transporte colectivo, segundo as seguintes regras:

- a) O tripulante deverá apresentar documento comprovativo da despesa efectuada;
- b) Sempre que utilize outro tipo de transporte, deverá igualmente apresentar documento justificativo, sendo reembolsado da despesa efectuada até ao valor da passagem em transporte colectivo;
- c) Só em caso de urgência, previamente determinada pelo armador, é aceite a utilização de transporte que implique passagem mais cara que a do transporte colectivo.

2 — Em viagem aérea, o tripulante viajará em classe turística.

Cláusula 32.^a

Causas de extinção

1 — O contrato de trabalho cessa:

- a) Por mútuo acordo;
- b) Por caducidade;
- c) Por rescisão promovida pelo armador, nos termos da presente convenção;
- d) Por rescisão unilateral do trabalhador, nos termos da presente convenção;
- e) Por despedimento colectivo, motivado pelos fundamentos previstos nesta convenção;
- f) Por transmissão, venda ou abate do navio, conforme o estabelecido nesta convenção;
- g) Por perda, naufrágio ou inabegabilidade definitiva do navio e no caso de o armador não poder empregar os seus tripulantes noutra unidade;
- h) Por ausência de licenciamento ou quota a que a actividade do navio esteja sujeito e que não dependa do armador.

2 — No caso previsto na alínea g) do número anterior, se o armador não puder transferir para qualquer dos seus navios os tripulantes que ficarem desempregados, os mesmos terão preferência em futuras admissões para bordo dos navios do mesmo armador.

Cláusula 33.^a

Motivos de justa causa para despedimento

1 — Constituem, designadamente, motivos de justa causa para despedimento:

1.1 — Por parte do armador:

- a) A ofensa à honra ou dignidade do armador ou seus representantes por parte dos profissionais;
- b) O exercício de violência física, sequestro de pessoas ou retenção de bens;
- c) Os vícios ou mau procedimento do profissional, principalmente a inobservância das regras de disciplina;
- d) A recusa de prestar serviço indicado pelos superiores hierárquicos compatível com as funções do profissional;
- e) A insubordinação;
- f) A provocação repetida de conflitos com os camaradas de trabalho;
- g) A violação dos direitos e garantias dos trabalhadores da empresa;
- h) A lesão dos interesses patrimoniais sérios da empresa ou do navio;
- i) A falta reiterada e injustificada à prestação de trabalho;
- j) A falta de observância das normas de higiene no trabalho;
- k) A prática de embriaguez ou de crime de furto;
- l) O desvio ou furto de pescado, devidamente comprovado;
- m) A falsa declaração quanto à justificação de faltas;

1.2 — Por parte dos tripulantes:

- a) A ofensa à honra ou dignidade do trabalhador por parte do armador ou seu representante;
- b) A falta de pagamento da retribuição na forma devida;
- c) A necessidade de cumprir obrigações legais incompatíveis com a continuação de serviço;
- d) A violação das garantias legais e convencionais do trabalhador;
- e) A aplicação de sanções abusivas;
- f) A falta de condições de higiene e segurança no trabalho;
- g) A lesão dos interesses patrimoniais do trabalhador;
- h) A conduta intencional dos superiores hierárquicos de forma a levar os trabalhadores a porem termo ao contrato.

2 — Qualquer despedimento com justa causa será precedido de procedimento disciplinar adequado, no qual se dê ao trabalhador o direito de produzir prova relativa aos comportamentos que lhe são imputados.

Cláusula 34.^a

Rescisão unilateral do trabalhador

1 — Qualquer trabalhador tem direito a rescindir o contrato individual de trabalho por decisão unilateral, devendo comunicá-lo por escrito ao armador com aviso prévio de dois meses ou um mês, respectivamente, caso tenha mais ou menos de dois anos completos de serviço, sem prejuízo do cumprimento de toda a campanha do navio.

2 — Não cumprindo a campanha, as despesas de deslocação e outras são da sua responsabilidade.

Cláusula 35.^a

Despedimento colectivo

O despedimento colectivo resulta do abate ou naufrágio, do encerramento definitivo ou reorganização da empresa e implica o pagamento de uma indemnização correspondente a um mês de vencimento fixo de mar, não podendo ser inferior ao salário mínimo nacional para a indústria por cada ano de serviço do tripulante.

Cláusula 36.^a

Rescisão unilateral do armador

1 — O trabalhador só pode ser despedido com justa causa mediante processo disciplinar adequado.

2 — Não havendo justa causa ou não existindo processo disciplinar, a entidade patronal pagará ao trabalhador uma indemnização correspondente a dois meses de vencimento fixo de mar, não podendo ser inferior ao ordenado mínimo nacional para a indústria, por cada ano de antiguidade no mesmo armador, tendo como limite mínimo seis meses.

Cláusula 37.^a

Sanções disciplinares

1 — O armador pode aplicar as seguintes sanções disciplinares:

- a) Repreensão;
- b) Repreensão registada;
- c) Multa até metade do vencimento fixo diário por cada infracção e no ano civil até 20 dias;
- d) Suspensão com perda de salário até 20 dias por cada infracção e não mais de 60 durante o ano civil;
- e) Despedimento, nos termos desta convenção.

2 — A sanção deve ser proporcional à gravidade da infracção e à culpabilidade do infractor, não podendo aplicar-se mais de uma pela mesma infracção.

3 — A infracção disciplinar prescreve no fim de dois anos a contar do momento em que teve lugar ou logo que cesse o contrato de trabalho.

4 — O disposto nos números anteriores não prejudica o direito de o armador exigir indemnizações pelos prejuízos ou promover a aplicação de sanção penal a que a infracção eventualmente dê lugar.

Cláusula 38.^a

Sanções abusivas

1 — Consideram-se abusivas as sanções disciplinares aplicadas pelo armador pelo facto de o trabalhador:

- a) Haver reclamado legitimamente contra as condições de trabalho;
- b) Exercer, ter exercido ou candidatar-se a funções em organismos sindicais, instituições de segurança social, comissões oficiais ou em organizações políticas legais;
- c) Em geral exercer, ter exercido, pretender exercer ou invocar direitos e garantias que lhe assistem como trabalhador e cidadão.

2 — Até prova em contrário em tribunal competente e a produzir nos termos das leis aplicáveis, presume-se abusivo o despedimento ou a aplicação de qualquer sanção sob a aparência de qualquer punição de outra falta, quando levada a efeito após qualquer dos factos mencionados nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 desta cláusula, mas no que diz respeito ao disposto na alínea b) do mesmo número só poderá ser considerada abusiva desde que o armador conheça tal exercício ou candidatura quando for praticada a infracção sancionada.

Cláusula 39.^a

Consequências da aplicação da sanção abusiva

1 — Tratando-se de despedimento, quando a sanção aplicada ao trabalhador for reconhecida como abusiva, este terá direito a receber uma indemnização correspondente a dois meses de vencimento fixo de mar, não podendo ser inferior ao salário mínimo nacional para a indústria, por cada ano de serviço na empresa.

2 — Tratando-se de multa ou suspensão de trabalho, a indemnização será correspondente ao dobro da multa ou suspensão aplicada.

3 — Quando a sanção aplicada ao tripulante for reconhecida como abusiva, este terá direito a receber uma indemnização correspondente a dois meses de vencimento fixo de mar, não podendo ser inferior ao salário mínimo nacional para a indústria, tendo como limite mínimo seis meses.

Cláusula 40.^a

Repatriamento

1 — Todo o marítimo tem direito a ser repatriado em qualquer das seguintes circunstâncias:

- a) Quando possui um contrato a termo certo ou para uma viagem específica que termine num país estrangeiro;
- b) Quando acabe o período de pré-aviso dado de acordo com as disposições do contrato matrícula ou do contrato de trabalho do marítimo;
- c) Em caso de doença ou acidente ou de qualquer outra razão médica que exija o seu repatriamento, condicionado à correspondente autorização médica para poder viajar;
- d) Em caso de naufrágio;
- e) Quando o armador não puder continuar cumprindo as suas obrigações legais ou contratuais como empregador do marítimo, em caso de falência, venda de navio, mudança de registo do navio ou qualquer outro motivo análogo;
- f) Quando um navio se dirija para uma zona de guerra, tal como a defina a legislação nacional ou as seguradoras, para a qual o marítimo não consinta em ir;
- g) Em caso de termo ou interrupção de emprego do marítimo como consequência de decisão judicial transitada em julgado ou em caso de o emprego ter terminado ou ainda por qualquer outro motivo similar.

2 — Para além do previsto no número anterior, o marítimo tem ainda direito ao repatriamento no final de um período de seis meses de viagem.

3 — O repatriamento será efectuado para a localidade de residência do marítimo, ou porto de recrutamento, ou local previsto no contrato individual de trabalho.

4 — O marítimo tem direito a escolher de entre os diferentes locais de destino previstos aquele para que deseja ser repatriado.

5 — Incumbe ao armador ou seu representante a responsabilidade de organizar o repatriamento por meios apropriados e rápidos. O meio de transporte normal será a via aérea.

6 — O repatriamento é custeado pelo armador e compreenderá:

- a) A passagem até ao destino escolhido para o repatriamento, em conformidade com o n.º 3 desta cláusula;

- b) O alojamento e a alimentação desde o momento em que o marítimo abandona o navio até à sua chegada ao porto de destino escolhido para o repatriamento;
- c) A retribuição e demais prestações a que teria direito se estivesse embarcado desde o momento em que o marítimo abandona o navio até à sua chegada ao porto de destino escolhido para o repatriamento;
- d) Transporte até 30 kg de bagagem pessoal do marítimo até ao porto de destino escolhido para o repatriamento;
- e) O tratamento médico, se for necessário, até que o estado do marítimo lhe permita viajar até ao porto escolhido para repatriamento.

7 — Quando o repatriamento tenha lugar por razão imputável ao marítimo, como causa de infracção grave às obrigações, poderá o armador recuperar total ou parcialmente o custo do repatriamento, através de acção judicial accionada para o efeito.

8 — Caso o armador não tome as necessárias disposições para o repatriamento a que o marítimo tenha direito ou não pague o custo respectivo, deverão as autoridades portuguesas mais próximas organizar o repatriamento do marítimo, assumindo os respectivos custos, apresentando posteriormente ao armador os gastos efectuados para que este reembolse aquelas autoridades.

9 — O passaporte ou qualquer outro documento de identidade necessário para o repatriamento farão parte do custo do repatriamento.

10 — O tempo de espera para repatriamento e o tempo de viagem de repatriamento não serão descontados nas férias ou folgas.

11 — O repatriamento será considerado efectuado quando o marítimo chegue ao local de destino, em conformidade com o disposto no n.º 3 desta cláusula, ou quando o marítimo não reivindique o seu direito ao repatriamento no prazo de 60 dias após o período previsto no n.º 2 desta cláusula.

Cláusula 41.^a

Falecimento e seguro por incapacidade permanente absoluta ou morte

1 — A entidade patronal efectuará um seguro para os casos de morte ou incapacidade absoluta permanente, por acidente de trabalho, em favor do tripulante, no valor global de 10 000 000\$, que será pago ao próprio ou seus herdeiros, salvo se o trabalhador tiver indicado outro beneficiário.

2 — Falecendo algum tripulante durante a viagem, os seus sucessores têm direito à respectiva retribuição até ao último dia do mês em que tiver ocorrido o falecimento.

3 — No caso de o tripulante ter falecido durante a viagem, as despesas com o funeral serão de conta do armador, obrigando-se o mesmo à transladação do corpo para a localidade, dentro do território nacional, a desig-

nar pelo cônjuge sobrevivente ou, na falta deste, pelos parentes do tripulante ou de quem com ele vivia em comunhão de mesa e habitação.

4 — É devido aos herdeiros do tripulante o valor das partes se o falecimento ocorrer depois da viagem iniciada.

5 — Se o tripulante falecer em serviço para a salvação da embarcação, a retribuição é devida por inteiro e por toda a duração da viagem.

Cláusula 42.^a

Indemnização por perda de haveres

1 — Os armadores, directamente ou por intermédio de companhia seguradora, indemnizarão o tripulante pela perda total ou parcial dos seus haveres pessoais que se encontrem a bordo, que resulte de naufrágio, encalhe, abandono, incêndio, alagamento, colisão ou qualquer outro caso fortuito, com eles relacionado.

2 — A indemnização a que se refere o número anterior terá o valor máximo de 250 000\$ por tripulante.

3 — Da indemnização atribuída será deduzido o valor dos haveres pessoais salvos ou os que os tripulantes venham a obter por outra via, como compensação de tais perdas.

4 — Não haverá direito a indemnização quando a perda resulte de falta imputável ao tripulante.

Cláusula 43.^a

Salvamento e assistência

No caso de salvamento ou assistência prestada pelo navio e sua tripulação, a entidade patronal considerará o preço líquido do salvamento ou assistência como receita de pesca, pagando a cada profissional em conformidade com a tabela das partes.

Cláusula 44.^a

Subsídio de gases

A cada um dos tripulantes do serviço de máquinas, quer quando o navio esteja a navegar quer quando estacionado no porto, desde que haja motores a trabalhar, será atribuído um subsídio de gases no montante de 10% do vencimento fixo de mar.

Cláusula 45.^a

Caldeirada

1 — Cada tripulante, ao chegar ao porto de armamento após uma viagem, tem direito a receber uma caldeirada para alimentação do seu agregado familiar.

2 — Em alternativa e por acordo entre o armador e a tripulação, poderá esta renunciar ao levantamento

da caldeirada, recebendo como contrapartida uma importância que não pode ser superior a 2500\$ por dia de mar e por tripulante.

Cláusula 46.^a

Fiscalização

A tripulação, sem prejuízo da sua actividade normal, tem direito a fiscalizar, pelos meios necessários, a saída do pescado existente a bordo.

Cláusula 47.^a

Quotização sindical

1 — Os armadores farão os descontos das quotizações sindicais dos trabalhadores sindicalizados, de acordo com a Lei n.º 57/77, de 5 de Agosto, desde que os sindicatos ou os próprios enviem as declarações devidamente assinadas.

2 — A relação da tripulação deve ser enviada aos sindicatos até 10 dias depois da saída do navio.

Cláusula 48.^a

Descarga

A tripulação fará a descarga e baldeação, sempre que necessário, do navio.

Por cada descarga ou por cada transbordo para navio transportador, cada tripulante tem direito a receber um subsídio de 5000\$.

Cláusula 49.^a

Trabalhadores a aguardar embarque ou a prestar serviço em terra

1 — O armador poderá ocupar o tripulante ao seu serviço, quando em terra a aguardar embarque, em serviço de apoio à frota compatíveis com a sua profissão ou categoria profissional e ou habilitações.

2 — A tripulação a prestar serviço nos termos do número anterior terá direito a um subsídio diário conforme referido no anexo III.

3 — Aos tripulantes que para o efeito se desloquem para fora do concelho onde residem a fim de prestar serviço nos navios em reparação será garantido o pagamento do transporte, alimentação e alojamento, se necessário.

4 — O tripulante a prestar serviço na transformação ou construção de navios auferirá uma remuneração a acordar entre o armador e o profissional, com o parecer favorável do sindicato.

Cláusula 50.^a

Alimentação

1 — Em porto de armamento e em portos do continente, a alimentação para os tripulantes ao serviço

do armador será fornecida por este ou, na impossibilidade de a alimentação ser fornecida pelo armador, os tripulantes terão direito a um subsídio diário de 2240\$, se deslocados em serviço durante períodos diários completos, que corresponde às seguintes quantias:

Pequeno-almoço — 240\$;

Almoço — 1000\$;

Jantar — 1000\$.

2 — Em porto de armamento, o tripulante que efectue, no mínimo, cinco horas de trabalho terá direito nesse dia a uma ajuda de custo de 1000\$ ou, por opção do armador, ao fornecimento do almoço.

Cláusula 51.^a

Integração da convenção na matrícula

A presente convenção colectiva de trabalho fará parte integrante das condições legais da matrícula.

Cláusula 52.^a

Formação profissional

1 — As empresas poderão, na medida do possível, e enquanto os respectivos navios se encontrem em portos de Portugal continental, facilitar aos trabalhadores ao seu serviço a frequência de cursos de formação ou especialização profissional.

2 — Anualmente, o número máximo de trabalhadores por especialidade que poderão frequentar os cursos da Escola das Marinhas de Comércio e Pescas será de 7% do número total de trabalhadores, podendo o armador autorizar uma licença sem retribuição.

Cláusula 53.^a

Convenções, recomendações e resoluções da OIT e da IMO

Os armadores e os tripulantes aceitam as recomendações, resoluções e convenções relativas aos trabalhadores do mar aprovadas pela OIT e pela IMO, ratificadas pelo Estado Português e em vigor no ordenamento jurídico interno.

ANEXO I

Tabela de vencimentos fixos de mar

Categoria	Vencimento mensal
Mestre principal	28 000\$00
Mestre auxiliar	28 000\$00
Contramestre	25 500\$00
Chefe de máquinas	25 500\$00
Segundo-motorista	25 500\$00
Electricista	25 500\$00
Ajudante de motorista	25 500\$00
Cozinheiro	25 500\$00
Marinheiro pescador	25 500\$00

ANEXO II

Tabela de vencimentos fixos de terra

Categoria	Vencimento mensal
Mestre principal	14 000\$00
Mestre auxiliar	14 000\$00
Contramestre	14 000\$00
Chefe de máquinas	14 000\$00
Segundo-motorista	14 000\$00
Electricista	14 000\$00
Ajudante de motorista	14 000\$00
Cozinheiro	14 000\$00
Marinheiro pescador	14 000\$00

ANEXO III

Subsídio diário referido no n.º 2 da cláusula 49.ª

Categoria	Importância
Mestre principal	3 500\$00
Mestre auxiliar	3 500\$00
Contramestre	3 200\$00
Chefe de máquinas	3 500\$00
Segundo-motorista	3 200\$00
Electricista	3 200\$00
Ajudante de motorista	3 000\$00
Cozinheiro	3 000\$00
Marinheiro pescador	3 000\$00

ANEXO IV

Profissões e categorias profissionais. Definição de funções

Mestre principal. — É o tripulante com a categoria de mestre do largo pescador ou mestre costeiro pescador. É o responsável directo pela orientação da actividade piscatória; superintende na manutenção, operacionalidade, montagem dos aparelhos de pesca e todas as tarefas relacionadas com as capturas; faz quartos de navegação com o mestre auxiliar; coordena, em geral, o trabalho dos marinheiros no que diz respeito às tarefas relacionadas com a pesca.

Mestre auxiliar. — É o tripulante com a categoria de mestre do largo pescador ou mestre costeiro pescador. Executa, sob a orientação do mestre principal, todas as tarefas de coordenação e controlo do trabalho dos marinheiros pescadores na manipulação do pescado para a estiva; prepara o navio para a saída do porto, dirigindo as operações de substituição de cabos, amarras e outros aparelhos; requisita superiormente o material de que necessita; zela pela conservação do navio; orienta as manobras de atracação e desatracação; colabora na recolha e largada do aparelho; é responsável pela preparação e estiva do peixe no porão; assegura a boa conservação do pescado, verificando as boas condições de funcionamento das instalações respectivas e dando indicação para a sua manutenção e conservação.

Chefe de máquinas. — Dirige a condução, reparação, conservação e manutenção das máquinas e instalações mecânicas e eléctricas, nomeadamente motores, geradores de energia eléctrica e sua distribuição, compressores de ar, máquinas frigoríficas e de climatização e

máquinas auxiliares; superintende na manutenção e reparação da aparelhagem de radiocomunicações e auxiliares de navegação; dirige a condução e conservação das máquinas de convés (amarração, carga e guincho de pesca); orienta tecnicamente o pessoal que integra o serviço de máquinas; define as necessidades e controla os gastos de materiais necessários ao bom funcionamento do serviço; ocupa-se, na casa das máquinas, de tarefas de beneficiação, limpeza, pintura e segurança do navio.

Segundo-motorista. — Coadjuva o chefe de máquinas na coordenação e execução das tarefas que lhe estão cometidas; conduz, efectua reparações e zela pela manutenção das máquinas de bordo; procede aos inventários dos materiais de consumo e sobresselentes da secção de máquinas; ocupa-se, na casa das máquinas, de tarefas de beneficiação, limpeza, pintura e segurança do navio.

Electricista. — É responsável por todos os trabalhos de electricidade no navio, subordinado ao chefe de máquinas; auxiliará, conforme as necessidades do navio, no serviço de reparação de máquinas e fará quartos, quando as condições o exigirem.

Ajudante de motorista. — Auxilia o maquinista ou o motorista de quarto na condução, reparação e manutenção dos motores e equipamentos mecânicos do navio; lubrifica todos os pontos de lubrificação das máquinas, veios ou outros órgãos, sempre que necessário; ocupa-se, na casa das máquinas, de tarefas de beneficiação, limpeza, pintura e segurança do navio.

Contramestre. — Coordena e controla o trabalho dos pescadores na manipulação do pescado para estiva; prepara o navio para a saída do porto, dirigindo as operações de substituição de cabos, amarras e outros aparelhos; requisita superiormente o material de que necessita; zela pela conservação do navio; orienta as manobras de atracação e desatracação do navio, sob orientação e responsabilidade do comandante; colabora na recolha e largada do aparelho; é responsável pela preparação e estiva do peixe no porão; assegura a boa conservação do pescado, verificando as boas condições de funcionamento das instalações respectivas e dando indicação para a sua manutenção, manobra e guincho.

Cozinheiro. — Prepara, tempera e cozinha os alimentos destinados às refeições; elabora as ementas em colaboração com o comandante e tripulação; requisita os géneros alimentícios e armazena-os em locais apropriados, cuidando da sua conservação; zela e colabora na limpeza da cozinha e respectivos utensílios, incluindo a limpeza de fogões; zela pela existência e conservação do material do sector; pode executar tarefas conducentes ao fabrico de pão, desde a preparação e manipulação da massa até à cozedura; deve ter a noção do custo dos géneros, o sentido da higiene, da proporção e da economia.

Marinheiro pescador. — Faz quartos de timoneiro e vigia na ponte; executa tarefas relacionadas com marinheira e limpeza de convés, nomeadamente parques de pesca, tombadilho, castelo e exterior das superestruturas; sob orientação do contramestre, quando se trate de apa-

relho de pesca, transporta a bordo os materiais necessários à viagem; estiva-os nos paióis do modo mais conveniente, procede a manobras de atracação e desatracação, quando necessário; prepara os porões e câmaras frigoríficas, tendo em vista o armazenamento do peixe; executa, durante a viagem, tarefas conducentes à largada e recolha do aparelho; procede à preparação das mesmas, quando avariadas; procede à preparação de peixe para estiva nos porões; quando designado para o efeito, pode ser destacado para coadjuvar o cozinheiro em todas as tarefas que digam respeito à preparação das refeições, procedendo ainda à lavagem das louças e utensílios de cozinha; procede, sob orientação do contramestre, à estiva do peixe nos porões.

Aveiro, 2 de Fevereiro de 1998.

Pela ADAPI — Associação dos Armadores das Pescas Industriais:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector das Pescas UGT/Pescas:

(Assinatura ilegível.)

Pelo SITEMAQ — Sindicato da Mestrança e Marinhagem da Marinha Mercante e Fogueiros de Terra:

Narciso Clemente.

Entrado em 17 de Fevereiro de 1998.

Depositado em 18 de Fevereiro de 1998, a fl. 107 do livro n.º 8, com o n.º 18/98, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, na sua redacção actual.

AE entre a Cerâmica de Conímbriga, Lameiro, Gonçalves & C.ª, L.ª, e o SINTICAVS — Sind. Nacional dos Trabalhadores das Ind. de Cerâmica, Cimentos, Abrasivos, Vidro e Similares — Alteração salarial e outras.

Aos 6 dias do mês de Janeiro do ano de 1998, reuniram na sede do Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Indústrias de Cerâmica, Cimentos, Abrasivos, Vidro e Similares — SINTICAVS, em Aveiro, o representante deste Sindicato, Eurico José dos Santos Mourão, e o representante da Cerâmica de Conímbriga, Lameiro, Gonçalves & C.ª, L.ª, com vista à revisão do acordo de empresa celebrado em 1992 e publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 16, de 29 de Abril de 1992, cuja última revisão foi publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 47, de 22 de Dezembro de 1994.

Após análise e discussão das cláusulas constantes da proposta sindical de revisão e da respectiva contraproposta da empresa, foi conseguido o acordo nas seguintes condições:

Cláusula 2.ª

Vigência

O presente acordo entra em vigor a partir da data da sua publicação, considerando-se os seus efeitos reportados a 1 de Janeiro de 1998.

Cláusula 39.ª

Diuturnidades

1 — Foi acordado o valor de 1030\$ por cada diuturnidade, mantendo-se inalterável a redacção da cláusula.

Cláusula 67.ª

Subsídio de refeição

Foi acordado o valor de 480\$ para este subsídio, mantendo-se a redacção da cláusula actualmente em vigor.

ANEXO II

Grupos	Remunerações
01	98 770\$00
02	86 420\$00
03	74 000\$00
04	65 500\$00
05	64 300\$00
06	62 975\$00
07	61 750\$00
08	59 270\$00
09	58 050\$00
10	57 950\$00
11	51 860\$00
12	49 400\$00
13	46 930\$00
14	43 050\$00
15	42 365\$00
16	41 790\$00

Não houve outras alterações ao clausulado do acordo em vigor.

E nada mais havendo a tratar, foi encerrada a presente reunião, de que se lavrou esta acta, que vai ser assinada pelos representantes das partes.

Pelo Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Indústrias de Cerâmica, Cimentos, Abrasivos, Vidro e Similares — SINTICAVS:

(Assinatura ilegível.)

Pela Cerâmica de Conímbriga, Lameiro, Gonçalves e C.ª, L.ª:

António Mário Henriques da Silva.

Entrado em 14 de Janeiro de 1998.

Depositado em 17 de Fevereiro de 1998, a fl. 107 do livro n.º 8, com o n.º 17/98, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, na sua redacção actual.

Acordo de adesão entre a Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Samora Correia, C. R. L., e o Sind. dos Bancários do Norte e outros ao ACT entre as caixas de crédito agrícola mútuo e aquelas associações sindicais.

Aos 22 dias do mês de Janeiro do ano de 1998, nas instalações do Sindicato dos Bancários do Sul e Ilhas, Rua de São José, 131, Lisboa, realizou-se uma reunião com a presença de representantes da Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Samora Correia, C. R. L., com sede

na Avenida de O Século, 101, em Samora Correia, e os Sindicatos dos Bancários do Centro, do Norte e do Sul e Ilhas.

Pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Samora Correia, C. R. L., foi declarado que adere às alterações ao acordo colectivo de trabalho vertical para as instituições de crédito agrícola mútuo, publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.^a série, n.º 45, de 8 de Dezembro de 1997, na sua totalidade.

Pelos Sindicatos dos Bancários do Centro, do Norte e do Sul e Ilhas foi dito que aceitam o presente acordo de adesão nos precisos termos expressos pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Samora Correia, C. R. L.

Pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Samora Correia, C. R. L.:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo Sindicato dos Bancários do Centro:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo Sindicato dos Bancários do Norte:

(Assinaturas ilegíveis.)

Pelo Sindicato dos Bancários do Sul e Ilhas:

(Assinaturas ilegíveis.)

Entrado em 12 de Fevereiro de 1998.

Depositado em 17 de Fevereiro de 1998, a fl. 107 do livro n.º 8, com o n.º 16/98, nos termos do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 519-C1/79, na sua redacção actual.

AE entre a SOFLUSA — Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., e o Sind. dos Transportes Fluviais, Costeiros e da Marinha Mercante e outros e entre a mesma empresa e a Feder. dos Sind. dos Trabalhadores Ferroviários Portugueses e outro — Integração em níveis de qualificação.

Nos termos do despacho do Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Emprego e da Segurança Social de 5 de Março de 1990, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.^a série, n.º 11, de 22 de Março de 1990, procede-se à integração em níveis de qualificação das profissões que a seguir se indicam, abrangidas pelas convenções colectivas de trabalho mencionadas em título, publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.^a série, n.ºs 38, de 15 de Outubro de 1997, e 43, de 22 de Novembro de 1997:

2 — Quadros médios:

2.2 — Técnicos da produção e outros:

Inspector.

6 — Profissionais semiqualeificados:

6.1 — Administrativos, comércio e outros:

Agente comercial.

6.2 — Produção:

Auxiliar de terra.

