



# BOLETIM OFICIAL

PREÇO DESTE NÚMERO — 8\$00

*Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser enviada à Administração da Imprensa Nacional, na cidade da Praia.*

*Os originais dos vários serviços públicos deverão conter a assinatura do chefe, autenticada com o respectivo carimbo a óleo ou selo branco.*

*O preço dos anúncios é de 1200\$ a lauda. Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.*

*O mínimo de cobrança pela inserção no Boletim Oficial de qualquer anúncio ou outro assunto sujeito a pagamento é de 600\$.*

*Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.*

*Os demais actos referente à publicação no Boletim Oficial estão regulamentados pelo Decreto n.º 74/92, publicado no Suplemento ao Boletim Oficial n.º 26/92, de 30 de Junho*

## ASSINATURAS

Para o país:			Para países de expressão portuguesa:		
	Ano	Semestre	Ano	Semestre	
I Série .....	1 800\$00	1 200\$00	I Série .....	2 400\$00	1 800\$00
II Série .....	1 000\$00	600\$00	II Série .....	1 600\$00	1 200\$00
I e II Séries .....	2 500\$00	1 500\$00	I e II Séries .....	3 100\$00	2 100\$00
AVULSO por cada página ..	4\$00		<b>Para outros países:</b>		
Os períodos de assinaturas contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.			I Série .....	2 800\$00	2 200\$00
			II Série .....	2 000\$00	1 600\$00
			I e II Séries .....	3 500\$00	2 500\$00

## SUPLEMENTO

### SUMÁRIO

#### PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS:

##### Portaria n.º 43/95:

Requisita os controladores de tráfego aéreo da Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea - EP subscritores do pré-aviso de greve de 4 de Setembro de 1995 para prestarem serviço de controle de tráfego aéreo em todo o território nacional e na FIR Oceanica do Sal.

#### PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS:

##### Portaria n.º 43/95

de 12 de Setembro

1. Um grupo de 14 controladores de tráfego aéreo apresentou à Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea - E.P. um pré-aviso de greve para o período de 13 a 16 de Setembro corrente, reivindicando:

- a satisfação na globalidade do anterior caderno reivindicativo de 12 de Maio de 1992;
- uma nova tabela salarial com aumentos entre 50% e 62%.

2. Negociações entre as partes, mediadas pela Direcção Geral do Trabalho, não conduziram a qualquer acordo.

2.1. Também não foi possível o entendimento sobre os serviços mínimos a prestar, tendo os trabalhadores rejeitado assistir as "aeronaves em sobrevôo na FIR Oceanica do Sal".

3. Uma análise objectiva dos dados existentes e documentados leva à conclusão de que:

3.1. No que dependia da empresa e do Governo, todo o caderno reivindicativo de 12 de Maio de 1992 foi integralmente cumprido, tendo, em especial,

- a) sido aprovado, recentemente mas com efeito a 1992, um novo PCCS com base em estudo elaborado pela internacionalmente conceituada Arthur Anderson;
- b) aceite e concretizada, por via do aumento do prémio de qualificação para 25% e 35%, a elevação de três níveis na escala salarial.

3.1.1. O único ponto do caderno reivindicativo não satisfeito - o seguro de licença - está dependente da acção dos próprios trabalhadores, que não conseguiram localizar tal regalia em qualquer outra parte do mundo, nem encontrar companhia seguradora que aceitasse fazer esse seguro.

3.2. Os controladores de tráfego aéreo constituem uma categoria privilegiada, a vários títulos, quer no contexto da ASA, quer no do panorama laboral nacional e da sub-região oeste africana, porquanto:

- a) auferem remuneração mensal superior a todas as demais categorias da empresa (mais do que um técnico superior principal) percebendo:

- vencimento base entre os níveis 8 e 12 (46.800\$00 para o estagiário e 76.100\$00 para o CTA sénior) da escala salarial que

tem 15 níveis( máximo de 93.200\$00);

- Subsídio de isolamento correspondente a 10% do vencimento base;
  - Subsídio de turno de 8.960\$00, igual para todos os CTA, independentemente do escalão a que pertençam na carreira ;
  - Prémio de qualificação correspondente a 25% (para "aproximação") e 35% (para "área") do vencimento base do escalão sénior, seja qual for o escalão do CTA na carreira ( ou seja, 19.025\$00 para "aproximação" e 26.635\$00 para "área") ;
  - Isto é, um total mensal entre 60.440\$00 para o estagiário e 119.305\$00 para um CTA senior com qualificação "área",
  - Sem considerar as horas extraordinárias que são frequentes.
- b) auferem ainda as seguintes remunerações e regalias acessórias:
- subsídio de férias igual ao vencimento base mais o subsídio mensal (13º mês);
  - prémio de produtividade de igual montante (14º mês);
  - renda social em moradias da empresa (máximo de 4.500\$00 para uma moradia com 7 divisórias, cuja renda, no mercado não seria inferior a 25.000\$00);
  - 150 KW de energia eléctrica a expensas da empresa;
  - acesso a empréstimos pelo Fundo Social da empresa, com juros à taxa excepcional de 2%;
  - facilidades de transportes aéreos, variando de 50% a 100% do custo das passagens, negociadas pela empresa com os transportadores aéreos .
- c) trabalham apenas seis horas diárias, com direito a 48 horas semanais de descanso;
- d) a remuneração mensal global dos CTA aumentou mais de 50% entre 1991 e 1995 (sem contar os 13º e 14º meses);
- e) o estatuto remuneratório dos CTA na ASA é superior ao da generalidade dos trabalhadores das empresas publicas no país, ao dos CTA da sub-região e superior mesmo ao de trabalhadores de empresas multinacionais que operam na ilha do Sal em sector ligado à navegação aérea ;
- f) o horário de trabalho praticado pelos CTA é o mais curto no país.

3.3. A reivindicação de aumentos do vencimento base entre 50% e 62% ( com conseqüente elevação da remuneração mensal global para uma escala entre 139.899\$00 para o CTA "E" e 197.855\$00 para o CTA A1, incluindo os 13º e 14º meses) não se baseia em quaisquer estudos e surge, no contexto da empresa, do panorama laboral nacional e do dos países concorrentes com Cabo Verde no sector aeronautico, como claramente injustificada.

3.4. Assim, ambos os motivos invocados não parecem ser mais do que pretextos improcedentes para uma greve manifestamente injustificada do ponto de vista dos interesses puramente laborais dos trabalhadores.

4. É inquestionável o carácter vital dos transportes aéreos e do controle do espaço aéreo nacional e na FIR Oceanica do Sal para a segurança e a economia nacionais.

5. O regular funcionamento dos serviços ligados à FIR Sal constitui, ainda, obrigação internacional do Estado de Cabo Verde.

6. Assim e considerando que a anunciada greve dos CTAs põe em causa o regular funcionamento de serviços essenciais de interesse colectivo - como são os serviços aeroportuários e, especialmente, os prestados no âmbito da FIR Sal - podendo provocar graves perturbações de ordem económica e comprometer o futuro da ilha do Sal e do país como prestadores de serviços aeronauticos - justifica-se uma intervenção excepcional do Estado, por via de requisição civil, no espírito do Decreto-lei 77/90, de 10 de Setembro, explicitado no respectivo preâmbulo.

7. O Conselho de Ministros, na sua reunião de 7 de Setembro de 1995, reconheceu a necessidade de se ordenar a requisição civil no caso em apreço .

Nestes termos,

Ao abrigo dos artigos 2º a 6º e 8º do Decreto lei nº 77/90, de 10 de Setembro,

Manda o Governo de Cabo Verde, através do Ministro das Infraestruturas e Transportes e do Ministro do Trabalho, Juventude e Promoção Social, o seguinte :

#### Artigo 1º

São requisitados os controladores de trafego aéreo da Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea - EP subscritores do pré- aviso de greve de 4 de Setembro de 1995 para prestarem serviço de controle de trafego aéreo em todo o território nacional e na FIR Oceanica do Sal, bem como na extensão da mesma FIR sob a responsabilidade de Cabo Verde.

#### Artigo 2º

A requisição durará pelo período das zero horas de 13 de Setembro de 1995 às vinte e quatro horas do dia 16 de Setembro de 1995.

#### Artigo 3º

A autoridade responsável pela execução da presente requisição é o Conselho de Administração da Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea- EP.

#### Artigo 4º

O regime de trabalho dos requisitados é o actualmente vigente na Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea- EP para os controladores de trafego aéreo.

#### Artigo 5º

A gestão do serviço de controle de trafego aéreo requisitado fica a cargo do Conselho de Administração da Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea- EP.

#### Artigo 6º

A presente portaria entra em vigor às zero horas do dia 13 de Setembro de 1995. — O Ministro das Infraestruturas e Transportes, p.s., *José António Pinto Monteiro* — O Ministro do Trabalho, Juventude e Promoção Social, p.s., *Ondina Ferreira*.