ACORDO COLETIVO DE TRABALHO PARA PAGAMENTO DA PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS OU RESULTADOS 2015

Pelo presente instrumento de ACORDO COLETIVO DE TRABALHO PARA PAGAMENTO DA PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS OU RESULTADOS que entre si fazem, de um lado a COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL, com Sede na Capital do Estado do maranhão, na Rua 07, Quadra A, Casa 02, Sítio Campinas, São Francisco, São Luis, e de outro lado, O SINDICATO NACIONAL DOS TAIFEIROS, CULINÁRIOS E PANIFICADORES MARÍTIMOS, CNPJ 34.133.835/0001-31, O SINDICATO NACIONAL DOS MARINHEIROS E MOÇOS DE MÁQUINAS EM TRANSPORTES MARÍTIMOS E FLUVIAIS – CNPJ 34.114.744/0001-59 e o SINDICATO NACIONAL DOS MARINHEIROS E MOÇOS EM TRANSPORTES MARÍTIMOS – CNPJ 31.935.935/0001-92, ASSISTIDOS PELA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS – FNTTAA – CNPJ 34.063.305/0001-64 por seus representantes legais abaixo assinados, os quais se acham devidamente autorizados pelas Assembléias Gerais de suas categorias:

I – DOS PRESSUPOSTOS:

1 – Considerando o estabelecido na Lei 10101, de 19 de dezembro de 2000, em consonância com a Lei 12.832 de 20 de Julho de 2013, ambas instituem a Participação nos Lucros ou Resultados, doravante denominada PLR;

2 – Considerando que a FNTTAA E SINDICATOS e a EMPRESA constituíram previamente uma comissão, conforme inciso II, do artigo 2º, da Lei 10.101, de 2000, cujos integrantes assinam o presente instrumento;

3 – Considerando, ainda, que a Constituição Federal, privilegia a negociação coletiva, obriga a interveniência dos sindicatos profissionais para estabelecer um Acordo Coletivo de Trabalho – ACT relativo à Participação nos Lucros ou Resultados.

SINDICATOS e EMPRESA **RESOLVEM** estabelecer o presente **ACORDO COLETIVO DE TRABALHO – ACT** para que o benefício da PLR atinja a todos os empregados lotados em embarcações utilizadas no tráfego de Empurradores de Barcaças representados pelos SINDICATOS, da forma e condições seguintes:

II – DAS CLÁUSULAS:

1. A partir da vigência deste ACT, e observadas as regras nele estabelecidas, farão jus ao recebimento da PLR os empregados que mantenham contrato de trabalho por prazo indeterminado;

2. Não farão jus a PLR os empregados que por qualquer razão tenham permanecido afastados da EMPRESA por mais de 180 (cento e oitenta) dias.

3. Os empregados que não contem com o tempo integral para percepção do benefício previsto na cláusula 1, farão jus ao recebimento da PLR de forma proporcional ao período efetivamente trabalhado, e conforme critérios estabelecidos no Anexo.

4. O pagamento de todos os empregados que irão receber a PLR de modo integral ou proporcional, será efetuado concomitantemente.

5. Farão jus à percepção da PLR 2015, os empregados marítimos que exerçam, ou tenham exercido suas atividades na Frota Norsul de Empurradores de Empurradores, exclusivamente, respeitadas as condições acordadas, no período compreendido entre 01 de Janeiro de 2015 a 31 de Dezembro de 2015.

6. O presente Acordo Coletivo de Trabalho não substitui ou complementa a remuneração devida aos empregados sendo que os pagamentos efetuados a título de PLR - por terem natureza indenizatória - não servem como base de incidência de qualquer ônus previdenciário ou encargo trabalhista, inclusive integração de qualquer natureza, não lhe sendo aplicável o conceito de habitualidade a que alude o artigo 3°, da C.L.T.

7. Os critérios para pagamento de PLR somente valem pelo período de sua respectiva vigência, inexistindo obrigação da repetição de idênticos critérios em acordos ou convenções coletivas posteriores.

8. A PLR será paga pela empresa aos seus empregados conforme critérios estabelecidos no Anexo, parte integrante do presente Acordo Coletivo de Trabalho, que a ele se integra para um só efeito.

9. A assinatura deste ACT será mediante uma Assembleia *ad referendum*.

10. Na hipótese de divergência sobre qualquer cláusula do presente Acordo Coletivo de Trabalho, SINDICATOS e EMPRESA elegem a Justiça do Trabalho da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro, como foro próprio para dirimir o conflito.

E por estarem justas e acordadas, as partes, devida e legalmente representadas formam o presente Acordo em 05 (cinco) vias de igual teor e forma para um só efeito.

Rio de Janeiro, 18 de Dezembro de 2015.

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL
Carlos Alberto Carloni
Diretor

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL
Rodrigo Pires Cuesta
Diretor

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS
Silvio Luiz Porto – Diretor Secretário

SINDICATO NACIONAL DOS MARINHEIROS E MOÇOS DE MÁQUINAS
EM TRANSPORTES MARÍTIMOS E FLUVIAIS
Paulo Cézar Claudino Lindote Santana – Presidente

SINDICATO NACIONAL DOS MARINHEIROS E MOÇOS
EM TRANSPORTES MARÍTIMOS
Josimar Pereira da Costa - Diretor Secretario

SINDICATO NACIONAL DOS TAIFEIROS, CULINÁRIOS E
PANIFICADORES MARÍTIMOS
Ossian Almeida Quadros - Presidente

ANEXO I

1 - O pagamento da PLR 2015 está condicionado ao atingimento do resultado anual líquido financeiro da EMPRESA, constante de decisão do Conselho de Administração da empresa em reunião a ser realizada no final do 2º Semestre de 2015.

2 - O cálculo da PLR baseia-se na remuneração fixa do empregado do mês antecedente ao do pagamento, resultante da soma das parcelas da soldada-base, adicional de insalubridade, etapa, adicional noturno, horas extras, dobra de repouso remunerado e gratificação de empurrador, que compõem a remuneração.

3 - Para os efeitos do pagamento da PLR, os empregados elegíveis são classificados em uma única faixa.

4 - O valor da PLR 2015 será pago a todos os empregados elegíveis que ainda exerçam suas atividades na Frota Norsul de Empurradores de Barcaças, e proporcionalmente para aqueles que deixaram a Empresa antes de 31 de Dezembro de 2015.

5 - O valor final da PLR será pago em 2 (duas) parcelas, da seguinte forma:

5.1 - A 1ª parcela paga no mês de Março de 2016, resultante da soma do valor equivalente a 50% (cinquenta por cento) de 2(duas) remunerações, acrescido de 100% do resultado apurado das metas descritas no Anexo 2, limitado a 1(uma) remuneração.
5.2 - A 2ª parcela paga no mês de Setembro de 2016, no valor equivalente a 50% de 2(duas) remunerações.

Rio de Janeiro, 14 de Dezembro de 2015.

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL
Carlos Alberto Carloni – Diretor

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO NORSUL
Rodrigo Pires Cuesta
Diretor

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS E AFINS
Silvio Luiz Porto – Diretor Secretário

SINDICATO NACIONAL DOS MARINHEIROS E MOÇOS DE MÁQUINASEM TRANSPORTES MARÍTIMOS E FLUVIAIS

Paulo Cézar Claudino Lindote Santana – Presidente

SINDICATO NACIONAL DOS MARINHEIROS E MOÇOS EM TRANSPORTES MARÍTIMOS

Josimar Pereira da Costa - Diretor Secretario

SINDICATO NACIONAL DOS TAIFEIROS, CULINÁRIOS E PANIFICADORES MARÍTIMOS

Ossian Almeida Quadros – Presidente

ANEXO 2

OBJETIVO	%	META	ÁLCULO DE APURAÇÃO	REGRAS
1)Redução de pendências constatadas em inspeção que resulte em retirada Antes da Saída da Embarcação (AS – FSC:17).	10%	1) Máximo de 1(uma) pendência a ser sanada Antes da Saída (AS), por vistoria de autoridade, desde que não seja relacionada aos Sistemas de Emergência.	Apuração de evidência em relatório Flag State Control.	• As pendências serão analisadas por uma Comissão de Apuração formada por representantes das áreas de QSMS, Operações, Técnica e pelo COMTE. da embarcação. Nesta análise serão observados somente os seguintes critérios: 1. A pendência foi comunicada à Empresa formalmente com antecedência menor do que de 30 dias, impedindo que o setor técnico ou de material tivesse tempo suficiente para atendê-la; 2. A pendência não foi comunicada formalmente a Empresa, para que a falta ou avaria fosse sanada a tempo; 3. A pendência foi causada por vencimento de documento ou certificação de exclusiva responsabilidade do Tripulante /Comandante; 4. A pendência foi causada por deliberada falta de qualificação ou treinamento do tripulante/ Comandante, apesar de existirem registros formais de que o tripulante está qualificado pela Autoridade Marítima;
2) Redução de revisitas de vistoriador de Sociedade Classificadora para as vistorias de rotina de classe.	10%	Máximo de 1(uma) revisita por evento.	Comprovação de Revisitas da Sociedade Classificadora.	• A Comissão de Apuração (vide item acima) analisará em que condições ocorreram as revisitas, considerando: 1. Se houve tempo hábil para o navio atuar na solução das pendencias identificadas; 2. Se as pendencias identificadas poderiam ser evitadas pela ação proativa da tripulação.
Manter a documentação exigida para embarque atualizada e vigente, junto ao RH da CIA (CIR,ASO, Certificado de Competência, Febre Amarela, e demais certificados de cursos mandatórios) ,em conformidade com o contido na NORMAM-09/DPC, item 0106, alínea b), inciso III; na NORMAM 13/DPC, Capítulo 4, Seção I, item 0401, alínea 34; e STCW-2010, Regra 1/14.	20%	100% da tripulação com documentação atualizada.	Acompanhamento trimestral através do Sistema de Logística de Embarque, com relação ao status dos documentos de tripulantes.	• A Comissão de Apuração analisará os resultados do levantamento no Sistema de Logística, de forma a verificar a real responsabilidade do tripulante na falta de atualização ou perda de vigência de sua documentação.

Aprovadora

ANEXO 2 (Continuação)

4)Redução de Ocorrência de Acidente ou Fato da navegação.	60%	Zero	A ocorrência de fato ou acidente de navegação (da forma como definido no artigo 0106 da NORMAM-09/DPC), implicará em perda de 60% da totalidade da PLR Metas.	•Os Sinistros apurados ou não por IAFN(NORMAM-09/DPC) serão analisados por uma Comissão constituída por representantes das áreas de QSMS, Operações, Técnica e pelo COMTE. da embarcação. Nesta análise serão observados somente os seguintes critérios: 1.Não foi efetuada a Análise Preliminar de Risco para a execução da manobra ou serviço que redundou na ocorrência de acidente ou fato de navegação. Caso seja identificado algum risco antes da execução da manobra ou serviço, deverá existir uma comunicação formal à Empresa, a fim de se avaliar o risco identificado e as medidas de controle propostas pelo Comandante e sua tripulação. 2.Não estava devidamente guarnecido, com pessoal e material, para a execução da manobra ou serviço que redundou na ocorrência de acidente ou fato de navegação. 3.O material empregado para a execução da manobra ou serviço apresentava-se em mau estado, deteriorado, impróprio para uso constituindo-se em risco desnecessário assumido por seus executores. Exclusivamente se as condições do material não tenham sido comunicadas à Empresa formalmente com antecedência menor do que de 30 dias, impedindo que o setor técnico ou de material tivesse tempo suficiente para atendê-la. 4.A ocorrência de fato ou acidente da navegação foi decorrente de imperícia, imprudência, negligência ou desídia por parte da tripulação. 5.A ocorrência de fato ou acidente da navegação foi decorrente de dolo, por parte da tripulação.