

<p align="center">Projeto decreto-lei http://bte.gep.msess.gov.pt/separatas/sep14_2021.pdf</p>	<p align="center">DL 139/2004 de 5 Junho https://dre.pt/application/conteudo/277850</p>
<p align="center">CAPÍTULO I Disposições genéricas</p>	
<p align="center">Artigo 1º Objeto</p> <p>1- O presente decreto-lei estabelece os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso do pessoal móvel da aviação civil.</p> <p>2-O presente decreto-lei estabelece ainda o regime sancionatório aplicável às infrações das normas constantes da subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, na sua redação atual, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas (Regulamento (UE) n.º 965/2012).</p>	<p align="center">Artigo 1º Objecto e âmbito de aplicação</p> <p>1 — O presente diploma transpõe a Directiva nº 2000/79/CE, do Conselho, de 27 de Novembro, e define e regula o tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, designadamente no que respeita aos limites dos tempos de serviço de voo e de repouso.</p> <p>2 — As disposições contidas no presente diploma são aplicáveis a todos os tripulantes de aeronaves na execução de quaisquer operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio por operadores nacionais.</p>
<p align="center">Artigo 2º Âmbito de aplicação</p> <p>1- O presente decreto-lei aplica-se:</p> <p>a) Às operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal, relativamente às quais se aplica o disposto na subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012;</p> <p>b) Às operações de transporte aéreo comercial no contexto de serviços de emergência médica realizadas com helicópteros por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal.</p> <p>2- Às operações de táxi aéreo, aos serviços de emergência médica e às operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões monopiloto é aplicável o disposto na subparte Q do anexo III ao Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, na sua redação atual, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no setor da aviação civil, sem prejuízo do disposto no artigo 7.º do presente decreto-lei.</p> <p>3- Às operações de transporte aéreo comercial com helicópteros por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal, que não constituam uma operação de serviços de emergência médica, aplica-se o regime constante do capítulo II do presente decreto-lei conjugado com o disposto na subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 ou, em alternativa, por opção do operador de aeronave, o regime constante do capítulo III do presente decreto-lei.</p>	<p>3 — A limitação do tempo de voo e do serviço de voo visa garantir a segurança de voo, assegurando aos tripulantes, no início e durante cada período de serviço de voo, o domínio e a utilização de todas as suas capacidades físicas e psíquicas e as adequadas condições de trabalho.</p>

Projeto decreto-lei	DL 139/2004 de 5 Junho	<p align="center">FTL</p> <p align="center">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0083&from=PT</p> <p align="center">https://understandingeasa2016ftl.files.wordpress.com/2017/04/easa-combined-ftl-2017.pdf</p>	<p align="center">Proposta SNPVAC</p> <p align="center">Conjugação DL 139/2004, FTL e Projeto decreto-lei</p>
<p align="center">CAPÍTULO II</p> <p>Operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal</p> <p align="center">SECÇÃO I</p> <p align="center">Disposições gerais</p>	<p align="center">N/A</p>	<p align="center">N/A</p>	<p align="center">N/A</p>
<p align="center">Artigo 3º</p> <p align="center">Definições</p> <p>Sem prejuízo das definições constantes do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, na sua redação atual, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, entendem-se, ainda, para efeitos do disposto no presente capítulo, por:</p>	<p align="center">Artigo 2º</p> <p align="center">Definições e abreviaturas</p> <p>Para efeitos do presente diploma, entende-se como:</p>	<p align="center">N/A</p>	
<p><i>Inexistente</i></p>	<p><i>Inexistente</i></p>	<p>ORO.FTL.105 (1)</p> <p>https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/</p>	<p><i>Introdução de nova definição FTL</i></p> <p><i>a) «Aclimatado» — estado de um tripulante cujo relógio biológico circadiano (WOCL) está sincronizado com o fuso horário do local em que se encontra. Considera-se que um tripulante está aclimatado a um fuso horário com uma diferença de até duas horas em relação à hora local no ponto de partida. Quando a hora local no lugar de entrada ao serviço tem uma diferença superior a 2 horas em relação à hora local no lugar de início do</i></p>

			serviço seguinte, o tripulante, para efeitos de cálculo do período de serviço de voo máximo diário, considera-se aclimatado de acordo com os valores constantes do quadro 1 (em anexo)
a) «ACT», Autoridade para as Condições do Trabalho;	<i>Inexistente</i>	<i>Inexistente</i>	Manter a definição do Projeto DL, renomeando a alínea b) «ACT», Autoridade para as Condições do Trabalho;
<i>Inexistente</i>	a) «Alojamento adequado» — quarto individual, devidamente mobilado, sujeito ao mínimo de ruído, bem ventilado e que tenha possibilidades de controlo dos níveis de luz e temperatura;	ORO.FTL.105 (3) (4) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	Introdução da definição “Alojamento” FTL, renomeando a alínea c) «Alojamento» — para efeitos de um serviço de assistência e de um serviço de voo repartido, um local calmo e confortável não aberto ao público, com possibilidade de controlar a luminosidade e a temperatura, equipado com mobiliário adequado, no qual o tripulante pode dormir, que tem capacidade suficiente para acomodar todos os tripulantes presentes em simultâneo e garante alimentação e bebidas; Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea d) «Alojamento adequado» — quarto individual, devidamente mobilado, sujeito ao mínimo de ruído, bem ventilado e que tenha possibilidades de controlo dos níveis de luz e temperatura;
b) «ANAC», Autoridade Nacional da Aviação Civil;	<i>Inexistente</i>	<i>Inexistente</i>	Manter a definição do Projeto DL, renomeando a alínea e) «ANAC», Autoridade Nacional da Aviação Civil;
<i>Inexistente</i>	b) «Ano» — período de 52 semanas consecutivas	<i>Inexistente</i>	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea f) «Ano» — período de 52 semanas consecutivas;
<i>Inexistente</i>	c) «INAC» — Instituto Nacional de Aviação Civil;	<i>Inexistente</i>	Eliminar, por substituição da alínea e)
<i>Inexistente</i>	d) «Base» — local onde a empresa tem a sua sede, ou onde o tripulante normalmente inicia os seus períodos de serviço de voo, ou	ORO.FTL.105 (14) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea

	outro que, para o efeito, seja definido no contrato de trabalho entre o tripulante e o operador;		g) «Base» — local onde a empresa tem a sua sede, ou onde o tripulante normalmente inicia os seus períodos de serviço de voo, ou outro que, para o efeito, seja definido no contrato de trabalho entre o tripulante e o operador;
<i>Inexistente</i>	e) «Dia» — período de vinte e quatro horas, que começa às 0 horas locais;	ORO.FTL.105 (15) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea h) «Dia» — período de vinte e quatro horas, que começa às 0 horas locais;
c) «Dia de folga», período livre de qualquer tipo de serviço para o tripulante, com a duração de 24 horas;	f) «Dia de folga» — período livre de qualquer tipo de serviço para o tripulante, com a duração de vinte e quatro horas;	<i>Inexistente</i>	Manter a definição do projeto DL, com nova redação e, renomeando a alínea i) «Dia de folga» — período livre de qualquer serviço para o tripulante, composto por um dia ou duas noites locais;
<i>Inexistente</i>	g) «Dia de folga local» — período livre de qualquer tipo de serviço para o tripulante, com a duração de vinte e quatro horas, gozado na base;	ORO.FTL.105 (23) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea j) «Dia de folga local» — período livre de qualquer tipo de serviço para o tripulante, incluindo o serviço de assistência, composto por um dia ou duas noites locais, gozado na base e que é comunicado em planeamento;
<i>Inexistente</i>	h) «Dia útil» — dia legal de serviço no qual o trabalhador pode estar livre de todo e qualquer serviço caso o operador não necessite de o utilizar;	<i>Inexistente</i>	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea k) «Dia útil» — dia legal de serviço no qual o trabalhador pode estar livre de todo e qualquer serviço caso o operador não necessite de o utilizar;
<i>Inexistente</i>	i) «Folga semanal» — período de trinta e seis horas livre de serviço para o tripulante, que inclui duas noites consecutivas;	<i>Inexistente</i>	Nova redação, renomeando a alínea l) «Folga semanal» — período de quarenta e oito horas livre de serviço para o tripulante, que inclui duas noites consecutivas, gozadas na base ;
d) «Hora de apresentação», hora determinada pelo operador de aeronave para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço;	j) «Hora de apresentação» — hora determinada pelo operador para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço;	<i>Inexistente</i>	Manter a definição do Projeto DL, renomeando a alínea m) «Hora de apresentação» — hora determinada pelo operador de aeronave para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço;

<i>Inexistente</i>	<i>Inexistente</i>	ORO.FTL.105 (6) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Introdução de nova definição FTL</i> n) « Hora de referência » — hora local no ponto de apresentação ao serviço num fuso horário com até duas horas de diferença;
<i>Inexistente</i>	l) « Intervalo » — período de tempo igual ou superior a três horas e inferior ao período de repouso, contado a partir do final de um sector voado até ao início do sector seguinte, sendo contabilizado como período de serviço de voo;	ORO.FTL.105 (6) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Manter a definição FTL, renomeando a alínea</i> o) « Intervalo » — período de tempo durante um período de serviço de voo inferior a um período de repouso que conta como serviço e durante o qual o tripulante é libertado do serviço;
e) « Membro da tripulação de cabina », os tripulantes devidamente qualificados, à exceção dos membros da tripulação de voo e dos membros da tripulação técnica, designados por um operador de aeronave para desempenharem funções ligadas à segurança dos passageiros e do voo durante as operações;	<i>Inexistente</i>	<i>Inexistente</i>	<i>Eliminar visto já estar contemplado nas alíneas kk), ll), mm), nn), oo), pp) e qq)</i>
f) « Membro da tripulação de voo », um membro da tripulação licenciado, à exceção dos membros da tripulação de cabina e dos membros da tripulação técnica, encarregado de tarefas essenciais para a operação de uma aeronave durante um período de serviço de voo;	<i>Inexistente</i>	<i>Inexistente</i>	<i>Eliminar visto já estar contemplado nas alíneas kk), ll), mm), nn), oo), pp) e qq)</i>
g) « Membro da tripulação técnica », um membro da tripulação em operações de transporte aéreo comercial que não seja um membro da tripulação de voo ou um membro da tripulação de cabina, atribuído pelo operador de aeronave a funções em voo ou no solo;	<i>Inexistente</i>	<i>Inexistente</i>	<i>Eliminar visto já estar contemplado nas alíneas kk), ll), mm), nn), oo), pp) e qq)</i>
<i>Inexistente</i>	m) « Mês » — período de quatro semanas consecutivas;	ORO.FTL.210 Alínea a) ponto 3 Alínea b) ponto 1 https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-210-flight-times-and-duty-periods/	<i>Manter a definição DL 139/2004 conjugando com a designação FTL, renomeando a alínea</i> s) « Mês » — período de quatro semanas consecutivas, ou seja, 28 dias consecutivos;
<i>Inexistente</i>	n) « Hora local » — período de sessenta minutos, reportado ao local da base, até ao	ORO.FTL.105 (2)	<i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i>

	limite de quarenta e oito horas, a contar da partida desse local, e reportado ao local de origem do voo após decorridas quarenta e oito horas da partida do local da base;	https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	t) «Hora local» — período de sessenta minutos, reportado ao local da base, até ao limite de quarenta e oito horas, a contar da partida desse local, e reportado ao local de origem do voo após decorridas quarenta e oito horas da partida do local da base;
<i>Inexistente</i>	o) «Noite local» — qualquer período de oito horas, entre as 22 e as 8 horas locais;	ORO.FTL.105 (16) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> u) «Noite local» — qualquer período de oito horas, entre as 22 e as 8 horas locais;
h) «Operador de aeronave», uma pessoa singular ou coletiva que opera ou pretende operar uma ou mais aeronaves;	<i>Inexistente</i>	<i>Inexistente</i>	<i>Manter a definição do Projeto DL, renomeando a alínea</i> v) «Operador de aeronave», uma pessoa singular ou coletiva que opera ou pretende operar uma ou mais aeronaves;
<i>Inexistente</i>	p) «Período crítico do ritmo circadiano» — período compreendido entre as 2 e as 6 horas locais;	ORO.FTL.105 (28) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Conjugar a definição DL 139/2004 com a do FTL, renomeando a alínea</i> w) «Período crítico do ritmo circadiano» — período compreendido entre as 2 e as 6 horas locais, no fuso horário a que o tripulante está aclimatado;
<i>Inexistente</i>	q) «Período de repouso» — período de tempo que antecede o início de um período de serviço de voo e que se destina a dar ao tripulante a oportunidade de descanso antes do voo em alojamento adequado e que inclui oito horas de descanso consecutivas;	ORO.FTL.105 (21) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> x) «Período de repouso» — período de tempo que antecede o início de um período de serviço de voo e que se destina a dar ao tripulante a oportunidade de descanso antes do voo em alojamento adequado e que inclui oito horas de descanso consecutivas;
<i>Inexistente</i>	r) «Período de serviço de assistência» — período de serviço em que o tripulante está contactável, a uma distância equivalente à existente entre o seu domicílio e a base, com vista a, por ordem do operador, executar um período de serviço de voo;	ORO.FTL.105 (25) (26) (27) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> y) «Período de serviço de assistência» — período de serviço em que o tripulante está contactável, a uma distância equivalente à existente entre o seu domicílio e a base, com vista a, por ordem do operador, executar um período de serviço de voo;
<i>Inexistente</i>	s) «Período de serviço nocturno» — período de serviço compreendido entre as 23 e as 6 horas e 29 minutos locais;	ORO.FTL.105 (9) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i>

			z) «Período de serviço nocturno» — período de serviço compreendido entre as 23 e as 6 horas e 29 minutos locais;
<i>Inexistente</i>	t) «Período de serviço de voo» — intervalo de tempo compreendido entre o momento, designado pelo operador, em que o tripulante se apresenta para efectuar um voo ou série de voos e o momento em que a aeronave se imobiliza definitivamente, após o último sector voado;	ORO.FTL.105 (11) (12) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> aa) «Período de serviço de voo» — intervalo de tempo compreendido entre o momento, designado pelo operador, em que o tripulante se apresenta para efectuar um voo ou série de voos e o momento em que a aeronave se imobiliza definitivamente, após o último sector voado;
i) «Período de serviço de voo repartido», período de serviço de voo constituído por dois ou mais sectores separados por um intervalo;	u) «Período de serviço de voo repartido» — período de serviço de voo constituído por dois ou mais sectores separados por um intervalo;	ORO.FTL.220 https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-220-split-duty/	<i>Alterar a definição DL 139/2004 para a definição FTL, renomeando a alínea</i> bb) «Período de serviço de voo repartido» — período de serviço de voo constituído por dois ou mais sectores, separados por um intervalo, e limitado a uma só aterragem após o intervalo, quer em funções quer em DHC. Este período de intervalo será sempre contabilizado a 100% para o PSV diário. Se este intervalo abranger, no todo ou em parte, o período crítico do ritmo circadiano, será este serviço de voo limitado a duas aterragens, realizando-se uma antes e outra após o intervalo;
j) «Pessoal móvel da aviação civil», membros da tripulação a bordo de uma aeronave empregues por operadores de aeronaves cujo estabelecimento principal se situe em Portugal na execução de quaisquer operações de transporte aéreo comercial;	v) «Pessoal móvel da aviação civil» — membros da tripulação a bordo de uma aeronave civil empregues por operadores nacionais na execução de quaisquer operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio;	<i>Inexistente</i>	<i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> cc) «Pessoal móvel da aviação civil» — membros da tripulação a bordo de uma aeronave civil empregues por operadores nacionais na execução de quaisquer operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio;
<i>Inexistente</i>	x) «Posicionamento» — deslocação, por qualquer meio de transporte, de um tripulante para um determinado local para iniciar um período de serviço e que é contabilizado como período de serviço de voo;	ORO.FTL.105 (18) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	<i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> dd) «Posicionamento» — deslocação, por qualquer meio de transporte, de um tripulante para um determinado local para iniciar um período de serviço e que é

Anexo I

Análise do Projeto de decreto-lei que estabelece os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso do pessoal móvel da aviação civil

			contabilizado como período de serviço de voo;
<i>Inexistente</i>	z) «Sector» — período de serviço de voo compreendido entre uma descolagem e a aterragem imediatamente seguinte;	ORO.FTL.105 (24) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	Alterar a definição DL 139/2004 para a definição FTL, renomeando a alínea ee) «Sector» — o segmento de um período de serviço de voo compreendido entre o primeiro movimento de uma aeronave para efeitos de descolagem e a sua imobilização após a aterragem na posição de estacionamento designada;
<i>Inexistente</i>	aa) «Semana» — período de sete dias consecutivos;	ORO.FTL.210 Alínea a) ponto 1 Alínea b) ponto 1 https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-210-flight-times-and-duty-periods/	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea ff) «Semana» — período de sete dias consecutivos;
<i>Inexistente</i>	bb) «Série de voos» — conjunto de voos entre os quais não tenha havido período de repouso;	ORO.FTL.105 (22) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea gg) «Série de voos» — conjunto de voos entre os quais não tenha havido período de repouso;
<i>Inexistente</i>	cc) «Tempo de trabalho» — qualquer período durante o qual o trabalhador está a trabalhar ou se encontra à disposição da entidade patronal e no exercício da sua actividade ou das suas funções, nos termos do presente diploma;	ORO.FTL.105 (10) (11) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	Alterar para a definição FTL, com nova redação renomeando a alínea hh) «Tempo de trabalho» — qualquer tarefa executada por um tripulante por ordem do operador, incluindo o serviço de voo, a medicina do trabalho ou exames médicos, a formação e a qualificação – tanto na qualidade de formando como de formador, o posicionamento e o serviço de assistência; este período começa no momento em que, por ordem do operador, um tripulante se apresenta ao serviço ou inicia um serviço e que termina quando esse tripulante é libertado de todas as tarefas, incluindo o serviço pós-voo;
<i>Inexistente</i>	dd) «Tempo de transporte» — tempo a considerar pelo operador para o trânsito de um tripulante, fora da base, entre o local de repouso e o local onde deve apresentar-se para o serviço, e	<i>Inexistente</i>	Nova redação, renomeando a alínea ii) «Tempo de transporte» — tempo a considerar pelo operador para o trânsito de um tripulante, fora da base, entre o local de repouso e o local onde deve apresentar-se

	vice-versa;		para o serviço, e vice-versa, excluindo o tempo de repouso;
<i>Inexistente</i>	<i>ee</i>) «Tempo de voo total (<i>block time</i>)» — tempo decorrido entre o momento em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objectivo de descolar até ao momento em que estaciona e os motores param;	<i>Inexistente</i>	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea <i>jj</i>) «Tempo de voo total (<i>block time</i>)» — tempo decorrido entre o momento em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objectivo de descolar até ao momento em que estaciona e os motores param;
<i>Inexistente</i>	<i>ff</i>) «Tripulação de cabina» — conjunto de tripulantes que, não fazendo parte da tripulação técnica, são nomeados pelo operador para executar, nomeadamente, tarefas de assistência e segurança aos passageiros;	ORO.FTL.105 (17) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea <i>kk</i>) «Tripulação de cabina» — conjunto de tripulantes que, não fazendo parte da tripulação técnica, são nomeados pelo operador para executar, nomeadamente, tarefas de assistência e segurança aos passageiros;
<i>k</i>) «Tripulação mínima», tripulação que estiver definida para cada equipamento de voo com o fim de garantir a segurança do voo;	<i>gg</i>) «Tripulação mínima» — tripulação que estiver definida para cada equipamento de voo pela autoridade aeronáutica competente com o fim de garantir a segurança do voo;	<i>Inexistente</i>	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea <i>ll</i>) «Tripulação mínima» — tripulação que estiver definida para cada equipamento de voo pela autoridade aeronáutica competente com o fim de garantir a segurança do voo;
<i>Inexistente</i>	<i>hh</i>) «Tripulação reforçada» — tripulação que com- preende mais do que a tripulação mínima e na qual cada membro da tripulação pode deixar o seu posto e ser substituído por outro membro da tripulação devidamente qualificado;	<i>Inexistente</i>	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea <i>mm</i>) «Tripulação reforçada» — tripulação que com- preende mais do que a tripulação mínima e na qual cada membro da tripulação pode deixar o seu posto e ser substituído por outro membro da tripulação devidamente qualificado;
<i>Inexistente</i>	<i>ii</i>) «Tripulação técnica» — conjunto de tripulantes, com funções específicas resultantes das suas licenças e qualificações, envolvidos na condução da aeronave;	<i>Inexistente</i>	Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea <i>nn</i>) «Tripulação técnica» — conjunto de tripulantes, com funções específicas resultantes das suas licenças e qualificações, envolvidos na condução da aeronave;

Anexo I

Análise do Projeto de decreto-lei que estabelece os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso do pessoal móvel da aviação civil

<p>l) «Tripulante», uma pessoa designada por um operador de aeronave para desempenhar funções a bordo de uma aeronave e que integra uma das seguintes categorias: i) Membro da tripulação de cabina; ii) Membro da tripulação de voo; ou, iii) Membro da tripulação técnica.</p>	<p>jj) «Tripulante» — indivíduo que desempenha funções específicas a bordo de uma aeronave, de acordo com as suas licenças, qualificações ou autorizações;</p>	<p><i>Inexistente</i></p>	<p><i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> oo) «Tripulante» — indivíduo que desempenha funções específicas a bordo de uma aeronave, de acordo com as suas licenças, qualificações ou autorizações;</p>
<p><i>Inexistente</i></p>	<p>ll) «Tripulante em funções» — tripulante actuando de acordo com as suas competências numa aeronave durante um voo ou parte de um voo;</p>	<p>ORO.FTL.105 (17) https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-105-definitions/</p>	<p><i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> pp) «Tripulante em funções» — tripulante actuando de acordo com as suas competências numa aeronave durante um voo ou parte de um voo;</p>
<p><i>Inexistente</i></p>	<p>mm) «Zona horária» — extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com um fuso horário, que corresponde a $\frac{1}{24}$ do globo terrestre e com uma extensão de 15° de longitude, ou seja, uma hora de tempo.</p>	<p><i>Inexistente</i></p>	<p><i>Manter a definição DL 139/2004, renomeando a alínea</i> qq) «Zona horária» — extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com um fuso horário, que corresponde a $\frac{1}{24}$ do globo terrestre e com uma extensão de 15° de longitude, ou seja, uma hora de tempo.</p>
<p>Artigo 4º Comunicação das violações às condições exigíveis ao operador de aeronave e ao tripulante 1- Tanto o operador de aeronave como o tripulante devem, em especial, cumprir o disposto na norma ORO.FTL.110 e na norma ORO.FTL.115 da subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012, respetivamente. 2- A violação das normas referidas no número anterior deve ser comunicada à ANAC no prazo de sete dias seguidos e consiste, concretamente: a) Na violação, por parte do operador, do disposto nas alíneas a), c), f) e j) da norma ORO.FTL.110 da subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012, que seja do conhecimento dos tripulantes;</p>	<p>Artigo 3º Condições exigíveis ao tripulante e ao operador 1 — O tripulante não pode iniciar um período de serviço de voo, nem o operador lho pode exigir, quando se encontre em condições físicas, psíquicas ou outras que não permitam ou não garantam adequada execução das suas funções específicas a bordo. 2 — A prestação de qualquer tipo de serviço de voo a outra entidade depende da concordância do operador, devendo este coordenar aquela actividade com a que lhe é prestada, de forma que não seja violado o disposto no presente diploma. 3 — Sempre que o operador tome conhecimento de violações decorrentes da aplicação do número anterior, deve comunicá-las ao INAC.</p>	<p>ORO.FTL.110 https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-110-operator-responsibilities/ ORO.FTL.115 https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-115-crew-member-responsibilities/</p>	<p><i>Conjugar a definição DL 139/2004 com a do Projeto DL e FTL</i> De modo a assegurar inalteração futura dos regulamentos e normas a que se refere este artigo, e assegurando que as mesmas passam por crivo de Reguladores Nacionais, devem as mesmas ser vertidas no novo projeto de Decreto-Lei, a conjugação dos pontos (1), (2) e (3) do capítulo II, secção I do artigo 4º, com o ponto (1) do capítulo I, artigo 3º do DL 139/2004 “Condições exigíveis ao tripulante e ao operador”, onde se lê: “O tripulante não pode iniciar um período de serviço de voo, nem o operador lho pode exigir, quando se encontre em condições físicas, psíquicas ou outras que não permitam ou não garantam adequada execução das suas funções específicas a bordo.”</p>

<p>b) Na violação, por parte do tripulante, do disposto na alínea a) da norma ORO.FTL.115 da subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012, que seja do conhecimento do operador.</p> <p>3- Os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso previstos no presente capítulo e na subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012 visam garantir a segurança de voo, assegurando aos tripulantes, no início e durante cada período de serviço de voo, o domínio e a utilização de todas as suas capacidades físicas e psíquicas.</p>	<p>4 — Os voos de lazer efectuados em aeronaves de massa máxima à descolagem até 2750 kg não são considerados para efeitos do número anterior, à excepção dos voos efectuados com o propósito de ministrar instrução a qualquer título.</p>		<p>E a norma ORO.FTL.110, alíneas a), b), c), d), e), f), g), h), i) e j), onde se lê:</p> <p>ORO.FTL.110 Responsabilidades do operador</p> <p>O operador deve:</p> <p>a) Publicar as escalas de serviço com antecedência suficiente, de modo a permitir aos tripulantes planearem um repouso adequado;</p> <p>b) Assegurar que os períodos de serviço de voo sejam planeados de modo a permitir que os tripulantes estejam suficientemente repousados para poderem prestar serviço de acordo com níveis satisfatórios de segurança em quais quer circunstâncias;</p> <p>c) Definir horas de apresentação ao serviço que permitam dispor de tempo suficiente para as tarefas em terra;</p> <p>d) Ter em conta a relação entre a frequência e o padrão dos períodos de serviço de voo e de repouso e os efeitos acumulados da prestação de tempos de serviço longos combinados com períodos de repouso mínimos;</p> <p>e) Atribuir turnos de serviço que evitem práticas geradoras de graves desregulamentos dos padrões de sono/trabalho, nomeadamente serviços diurnos/noturnos alternados;</p> <p>f) Cumprir as disposições aplicáveis aos horários irregulares em conformidade com o disposto na secção ARO.OPS.230;</p> <p>g) Prever períodos de repouso suficientemente longos que permitam à tripulação superar os efeitos de serviços anteriores e estar bem repousada no início do período de serviço de voo seguinte;</p> <p>h) Planear períodos de repouso de recuperação prolongados recorrentes e</p>
---	---	--	--

Anexo I

Análise do Projeto de decreto-lei que estabelece os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso do pessoal móvel da aviação civil

			<p>comunicá-los à tripulação com antecedência suficiente;</p> <p>i) Planear os serviços de voo de modo a terminarem no período de serviço de voo admissível, tendo em conta o tempo necessário para a realização das tarefas pré-voo, o setor e os tempos de rotação entre voos;</p> <p>j) Alterar um horário e/ou a composição da tripulação quando o período de operação efetivo exceder o período de serviço de voo máximo em mais de 33 % dos serviços de voo nesse horário durante um período de programação sazonal.</p> <p>ORO.FTL.115 Responsabilidades dos tripulantes Os tripulantes devem:</p> <p>a) Cumprir o disposto na secção CAT.GEN.MPA.100, alínea b), do anexo IV (Parte CAT); e</p> <p>b) Tirar o máximo proveito das oportunidades e das instalações disponibilizadas para o repouso e planear e utilizar devidamente os seus períodos de repouso.</p>
<i>Inexistente</i>	<p>Artigo 4º Manual de operações de voo 1 — O operador deve indicar no seu manual de operações de voo os limites de tempo de voo, de período de serviço de voo e de período de repouso que utiliza, em conformidade com os limites fixados no presente diploma. 2 — É contabilizado como período de serviço de voo o período mínimo de trinta minutos para a preparação do voo.</p>	<i>Inexistente</i>	<p><i>Manter o artigo 4º do DL 139/2004</i></p> <p>Manual de operações de voo 1 — O operador deve indicar no seu manual de operações de voo os limites de tempo de voo, de período de serviço de voo e de período de repouso que utiliza, em conformidade com os limites fixados no presente diploma. 2 — É contabilizado como período de serviço de voo o período mínimo de trinta minutos para a preparação do voo.</p>
<p>Artigo 5º Exames Médicos 1- O pessoal móvel da aviação civil, antes da respetiva colocação e, seguidamente, a</p>	<p>Artigo 6º Exame médico 1 — Os trabalhadores móveis da aviação civil, antes da respetiva colocação e,</p>	<i>Inexistente</i>	<p><i>Conjugar a definição DL 139/2004 com a do Projeto DL</i></p> <p>Exames Médicos</p>

<p>intervalos regulares, tem direito a que o operador de aeronave lhe proporcione um exame médico gratuito destinado a avaliar o seu estado de saúde, nos termos do regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho, aprovado pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.</p> <p>2- Sem prejuízo do disposto na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o pessoal móvel da aviação civil que sofra de problemas de saúde que tenham uma relação direta com o trabalho, ainda que parcialmente, noturno é transferido, na medida do possível, para um trabalho diurno móvel ou não móvel que esteja apto a desempenhar.</p> <p>3- O operador de aeronave não pode utilizar os resultados dos exames referidos no número 1 para qualquer outra finalidade que não seja a referida.</p> <p>4- Os encargos decorrentes da realização dos exames médicos referidos no número 1 são suportados pelo operador de aeronave.</p>	<p>seguidamente, a intervalos regulares, têm direito a que o operador lhes proporcione um exame médico gratuito destinado a avaliar o seu estado de saúde, nos termos da legislação aplicável relativa à saúde, higiene e segurança.</p> <p>2 — Os trabalhadores móveis da aviação civil que sofram de problemas de saúde reconhecidos como tendo uma relação directa com o facto de também trabalharem durante a noite serão transferidos, na medida do possível, para um trabalho diurno móvel ou não móvel que estejam aptos a desempenhar.</p> <p>3 — O exame médico gratuito referido no n.º 1 do presente artigo deve respeitar o sigilo médico, não podendo o operador utilizar os resultados médicos para qualquer outra finalidade que não seja a referida.</p> <p>4 — Os encargos decorrentes da realização dos exames médicos referidos no n.º 1 do presente artigo são suportados pelo operador.</p>		<p>1- O pessoal móvel da aviação civil, antes da respetiva colocação e, seguidamente, a intervalos regulares, tem direito a que o operador de aeronave lhe proporcione um exame médico gratuito destinado a avaliar o seu estado de saúde, nos termos do regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho, aprovado pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.</p> <p>2- Sem prejuízo do disposto na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o pessoal móvel da aviação civil que sofra de problemas de saúde que tenham uma relação direta com o trabalho, ainda que parcialmente, noturno é transferido, na medida do possível, para um trabalho diurno móvel ou não móvel que esteja apto a desempenhar.</p> <p>3- O exame médico gratuito referido no n.º 1 do presente artigo deve respeitar o sigilo médico, não podendo o operador utilizar os resultados médicos para qualquer outra finalidade que não seja a referida.</p> <p>4- Os encargos decorrentes da realização dos exames médicos referidos no número 1 são suportados pelo operador de aeronave.</p>
<p>Artigo 33º Fiscalização</p> <p>Sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades, compete à ANAC a fiscalização do cumprimento do presente decreto-lei, designadamente através da realização de inspeções e auditorias, da consulta dos relatórios dos operadores de aeronaves e dos comandantes, bem como da consulta dos demais documentos relevantes.</p>	<p>Artigo 5º Fiscalização</p> <p>1 — Compete ao INAC, sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades, fiscalizar o cumprimento do presente diploma, designadamente através da realização de inspeções e da consulta dos relatórios dos operadores e dos comandantes e demais documentos apropriados.</p> <p>2 — O operador deve manter pelo período de três anos e colocar à disposição do INAC, quando solicitado, registos detalhados sobre os tripulantes referentes a:</p> <p>a) Tempos de voo;</p> <p>b) Períodos de serviço de voo;</p>	<p><i>Inexistente</i></p>	<p><i>Manter o artigo 5º do DL 139/2004, com nova redação</i></p> <p>Fiscalização</p> <p>1 — Compete ao ANAC, sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades, fiscalizar o cumprimento do presente diploma, designadamente através da realização de inspeções e da consulta dos relatórios dos operadores e dos comandantes e demais documentos apropriados.</p> <p>2 — O operador deve manter pelo período de três anos e colocar à disposição do ANAC, quando solicitado, registos detalhados sobre os tripulantes referentes a:</p>

	c) Períodos de repouso e folgas.		a) Tempos de voo; b) Períodos de serviço de voo; c) Períodos de repouso e folgas.
<p>Artigo 6º Programa de segurança e de protecção da saúde</p> <p>1- O operador de aeronave deve estabelecer um plano de segurança e de protecção da saúde adequado à natureza do trabalho exercido pelo pessoal móvel da aviação civil, nos termos da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.</p> <p>2- O plano referido no número anterior deve prever que os serviços e meios adequados de protecção e prevenção em matéria de segurança e saúde estejam à disposição dos trabalhadores.</p>	<p>Artigo 7º Programa de segurança e de protecção da saúde</p> <p>1 — O operador deve estabelecer um programa de segurança e de protecção da saúde adequado à natureza do trabalho exercido pelo pessoal móvel da aviação civil, nos termos da legislação aplicável relativa à saúde, higiene e segurança.</p> <p>2 — O programa referido no número anterior deve prever que os serviços e meios adequados de protecção e prevenção em matéria de segurança e saúde estejam à disposição dos trabalhadores.</p> <p>3 — O programa de segurança e de protecção da saúde estabelecido pelo operador deve ser aprovado pelo INAC.</p>	<i>Inexistente</i>	<p><i>Conjugar os pontos (1) e (2) do artigo 6º do Projeto DL com o ponto (3) do artigo 7º do DL 139/2004, com nova redação</i></p> <p>Programa de segurança e de protecção da saúde</p> <p>1- O operador de aeronave deve estabelecer um plano de segurança e de protecção da saúde adequado à natureza do trabalho exercido pelo pessoal móvel da aviação civil, nos termos da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.</p> <p>2- O plano referido no número anterior deve prever que os serviços e meios adequados de protecção e prevenção em matéria de segurança e saúde estejam à disposição dos trabalhadores.</p> <p>3 — O programa de segurança e de protecção da saúde estabelecido pelo operador deve ser aprovado pelo ANAC.</p>
	<p>Artigo 8º Normas operacionais excepcionais</p> <p>1 — Em caso de reconhecida necessidade, o INAC pode fixar, por períodos de tempo limitados, normas de operação excepcionais, distintas das que são fixadas no presente diploma, mediante requerimento apresentado pelo operador, com uma antecedência mínima de três dias úteis relativamente ao início da operação em causa, ouvidos os representantes do pessoal móvel da aviação civil ou, na ausência destes últimos, o pessoal móvel da aviação civil directamente implicado na operação em causa.</p> <p>2 — Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por casos de reconhecida necessidade, nomeadamente, aqueles em que esteja em causa o interesse público ou</p>		<p>Manter DL 139/2004 com nova redação</p> <p>Normas operacionais excepcionais</p> <p>1 — Em caso de reconhecida necessidade, o ANAC pode fixar, por períodos de tempo limitados, normas de operação excepcionais, distintas das que são fixadas no presente diploma, mediante requerimento apresentado pelo operador, com uma antecedência mínima de três dias úteis relativamente ao início da operação em causa, ouvidos os representantes do pessoal móvel da aviação civil ou, na ausência destes últimos, o pessoal móvel da aviação civil directamente implicado na operação em causa.</p> <p>2 — Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por casos de reconhecida necessidade, nomeadamente, aqueles em que esteja em causa o interesse público ou</p>

	<p>interesses económicos relevantes para o operador, devidamente reconhecidos pelo INAC, tendo em conta a natureza da operação em causa.</p> <p>3 — O operador que apresente qualquer pedido de derrogação às normas operacionais previstas no presente diploma deve demonstrar, junto do INAC, que o pedido garante um nível de segurança adequado, experiência operacional e conhecimentos científicos actuais.</p> <p>4 — As condições de operação excepcionais a que se referem os números anteriores constam das especificações operacionais constantes do manual de operações de voo e só são eficazes para os tripulantes quando publicadas nesse manual.</p>		<p>interesses económicos relevantes para o operador, devidamente reconhecidos pelo INAC, tendo em conta a natureza da operação em causa.</p> <p>2 — Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por casos de reconhecida necessidade, nomeadamente, aqueles em que esteja em causa o interesse público ou interesses económicos relevantes para o operador, devidamente reconhecidos pelo INAC, tendo em conta a natureza da operação em causa.</p> <p>3 — O operador que apresente qualquer pedido de derrogação às normas operacionais previstas no presente diploma deve demonstrar, junto do ANAC, que o pedido garante um nível de segurança adequado, experiência operacional e conhecimentos científicos actuais.</p> <p>4 — As condições de operação excepcionais a que se referem os números anteriores constam das especificações operacionais constantes do manual de operações de voo e só são eficazes para os tripulantes quando publicadas nesse manual.</p>
<p>SECÇÃO II</p> <p>Tempo de trabalho</p>	<p>CAPÍTULO II</p> <p>Tempo de trabalho</p> <p>SECÇÃO I</p>	N/A	<p>Tempo de trabalho</p>
<p>Artigo 7º</p> <p>Período de serviço de voo aplicável aos membros da tripulação técnica de um piloto</p> <p>1- Os limites máximos de período de serviço de voo aplicáveis aos membros da tripulação técnica de um piloto são os constantes do quadro número 1 do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.</p> <p>2- Aos comandos da aeronave, os tempos máximos para os períodos de serviço de voo</p>	<p>Artigo 9º</p> <p>Período de serviço de voo do pessoal móvel da aviação civil</p> <p>1 — Os limites máximos de período de serviço de voo aplicáveis à tripulação técnica são os constantes dos quadros n.º 1 e 2 publicados em anexo ao presente diploma e que dele fazem parte integrante.</p> <p>2 — Aos comandos da aeronave, os tempos máximos para os períodos de serviço de voo do quadro n. 2 não podem exceder sete</p>		<p>Incluir os quadros 2, 3 e 4 da alínea b), do ORO.FTL.205 – Período de Serviço de voo (PSV)</p> <p>No Artigo 7º do projeto de Decreto-Lei em análise não existe menção aos limites máximos de psv aplicáveis aos tripulantes de cabine, pelo que se impõem uma clarificação.</p>

<p>do quadro número 1 do anexo ao presente decreto-lei não podem exceder sete horas, se a aeronave não estiver equipada com piloto automático, certificado e operativo.</p>	<p>horas, se a aeronave não estiver equipada com piloto automático, certificado e operativo.</p> <p>3 — Os máximos de período de serviço de voo aplicáveis a tripulantes de cabina são os constantes no quadro n.º 1.</p>		
	<p style="text-align: center;">Artigo 10º</p> <p style="text-align: center;">Período de serviço de voo com tripulação reforçada</p> <p>1 — Em caso de tripulação reforçada, os limites máximos de serviço de voo previstos no artigo anterior são os constantes do quadro n. 3, publicado em anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.</p> <p>2 — Devem existir a bordo as condições de descanso previstas no artigo 17º.</p> <p>3 — O tempo de voo total aos comandos e o descanso a bordo devem ser distribuídos equitativamente por todos os membros da tripulação técnica.</p> <p>4 — O somatório das diferenças entre os períodos de serviço de voo planeados em regime de tripulação reforçada e os limites correspondentes constantes do quadro n. 1 não pode exceder oito horas em cada semana, relativamente a cada tripulante, sem prejuízo dos limites constantes do quadro n. 5, publicado em anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.</p> <p>5 — Não podem ser efectuadas mais de três aterragens dentro dos limites de períodos de serviço de voo constantes do quadro n.º 3.</p> <p>6 — Caso se efectuem quatro aterragens, os limites referidos no número anterior são reduzidos em duas horas.</p>		<p>O artigo 10º do atual DL 139/2004 de 5 de Junho desaparece na redação do projeto de Decreto-Lei sendo nosso entendimento que a CS FTL.1.205 Flight Duty Period deve ficar vertida na totalidade com os respectivos quadros.</p>
<p style="text-align: center;">Artigo 8º</p> <p style="text-align: center;">Período de serviço de voo repartido</p> <p>No caso de períodos de serviço de voos repartidos, o operador de aeronave deve assegurar o cumprimento do disposto na norma ORO.FTL.220 (serviço de voo</p>	<p style="text-align: center;">Artigo 11º</p> <p style="text-align: center;">Período de serviço de voo repartido</p> <p>1 — Nos casos de períodos de serviço de voo repartidos, os limites máximos constantes do quadro n. 1 são aumentados de acordo como quadro n.º 4, publicado em anexo ao presente</p>	<p>ORO.FTL.220-split-duty https://understandingeasa2016ftl.wordpress.com/easa-ftl/oro-ftl/oro-ftl-220-split-duty/</p>	<p>Conjugação do projeto DL com o DL 139/2004 + FTL quadro 2, 3 e 4</p> <p style="text-align: center;">Período de serviço de voo repartido</p> <p>1 – No caso de períodos de serviço de voos repartidos, o operador de aeronave deve</p>

<p>repartido) da subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012.</p>	<p>diploma e que dele faz parte integrante, desde que o sector ou a soma de sectores antes do intervalo, ou o sector posterior ao intervalo, não exceda dez horas e o tempo total de período de serviço de voo repartido não exceda vinte horas.</p> <p>2 — O aumento dos limites máximos do período de serviço de voo previsto no número anterior não pode ser combinado com o aumento previsto no n. 1 do artigo 14º.</p> <p>3 — Para efeitos dos limites semanais, mensais, trimestrais e anuais previstos no artigo 15º, o tempo do intervalo igual ou inferior a oito horas é contado a 100 % e o tempo do intervalo superior a oito horas é contado a 50%.</p> <p>4 — Quando o tripulante se encontre em funções, após o intervalo só pode haver uma aterragem planeada.</p> <p>5 — Quando o tripulante se encontre em funções, não pode efectuar mais de dois sectores, separados por um intervalo.</p> <p>6 — Não pode haver uma diferença superior a duas zonas horárias entre o ponto de início do serviço de voo e o ponto onde tem lugar o intervalo.</p> <p>7 — Quando o intervalo for inferior a seis horas, a tripulação tem direito a repousar num lugar não aberto ao público, em condições de conforto e de controlo de luz e temperatura.</p> <p>8 — No caso de o repouso previsto no número anterior ocorrer a bordo da aeronave, não podem estar passageiros a bordo e podem ser utilizadas fontes alternativas de energia para o controlo de luz e temperatura.</p> <p>9 — Sempre que o intervalo for igual ou superior a seis horas, o repouso deve ocorrer em alojamento adequado.</p>		<p>assegurar o cumprimento do disposto na norma ORO.FTL.220 (serviço de voo repartido) da subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012.</p> <p>2 — Quando o tripulante se encontre em funções ou em DHC, após o intervalo só pode haver uma aterragem planeada.</p> <p>3 — Quando o tripulante se encontre em funções ou em DHC, não pode efectuar mais de dois sectores, separados por um intervalo.</p> <p>4 — Não pode haver uma diferença superior a duas zonas horárias entre o ponto de início do serviço de voo e o ponto onde tem lugar o intervalo.</p> <p>5 — Quando o intervalo for inferior a seis horas, a tripulação tem direito a repousar num lugar não aberto ao público, em condições de conforto e de controlo de luz e temperatura.</p> <p>6 — No caso de o repouso previsto no número anterior ocorrer a bordo da aeronave, não podem estar passageiros a bordo e podem ser utilizadas fontes alternativas de energia para o controlo de luz e temperatura.</p> <p>7 — Sempre que o intervalo for igual ou superior a seis horas, o repouso deve ocorrer em alojamento adequado.</p> <p>8 — 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.</p>
--	--	--	--

	<p>10 — 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.</p>		
	<p style="text-align: center;">Artigo 12º</p> <p style="text-align: center;">Período de serviço nocturno</p> <p>1 — Um tripulante não pode efectuar mais de dois períodos de serviço nocturno consecutivos.</p> <p>2 — No caso de serem efectuados dois períodos consecutivos de serviço nocturno, apenas um deles pode incluir, no todo ou em parte, o período crítico do ritmo circadiano.</p> <p>3 — Em caso de alteração operacional imprevista, um tripulante pode completar o segundo período de serviço nocturno consecutivo para regresso à base, sem sujeição à limitação prevista no número anterior.</p> <p>4 — Um tripulante não pode efectuar mais de três períodos de serviço nocturno numa semana, dos quais dois podem ser consecutivos se forem antecidos ou precedidos de uma folga semanal.</p> <p>5 — Em caso de alteração operacional imprevista que ocorra fora da base e implique um atraso no voo, abrangendo o período de serviço nocturno, não se aplicam as limitações previstas no número anterior.</p> <p>6 — As situações excepcionais previstas nos n.º 3 e 5 não podem ser cumuladas.</p>		Manter DL 139/2004
	<p style="text-align: center;">Artigo 13º</p> <p style="text-align: center;">Período de serviço de assistência</p> <p>1 — A duração máxima do período de serviço de assistência é de doze horas consecutivas.</p>	ORO.FTL.225	Manter DL 139/2004 + FTL

	<p>2 — Quando o tripulante for nomeado para um voo durante o período crítico do ritmo circadiano e o tempo entre a notificação 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 da notificação.</p> <p>3 — O tempo do período de serviço de assistência é contabilizado a 25% como período de serviço de voo, exclusivamente para efeitos dos limites semanais, mensais, trimestrais e anuais previstos no artigo 15°.</p>		
<p>Artigo 9° Circunstâncias imprevistas nas operações de voo</p> <p>Em caso de circunstâncias imprevistas nas operações de voo, sempre que o período de serviço de voo exceder em mais de trinta minutos os respetivos limites:</p> <p>a) O operador de aeronave deve enviar à ANAC o relatório justificativo no prazo máximo de 28 dias seguidos;</p> <p>b) O período de repouso subsequente deve ser acrescido do dobro do tempo em que o período de serviço de voo exceder os respetivos limites.</p>	<p>Artigo 14° Competências do comandante decorrentes de razões operacionais imprevistas</p> <p>1 — Por razões operacionais imprevistas, ocorridas a partir da apresentação do tripulante para o serviço, o período de serviço de voo pode exceder, por decisão do comandante, até duas horas os limites constantes dos quadros anexos ao presente diploma.</p> <p>2 — Sempre que o período de serviço de voo exceder em mais de trinta minutos os limites constantes dos quadros anexos ao presente diploma, o comandante deve apresentar ao operador um relatório justificativo.</p> <p>3 — O operador deve enviar ao INAC o relatório previsto no número anterior, no prazo máximo de 15 dias.</p> <p>4—O período de repouso subsequente deve ser acrescido do dobro do tempo em que o período de serviço de voo exceder os limites constantes dos quadros anexos ao presente diploma.</p>	<p>ORO.FTL.205 (f)</p>	<p>Falta menção expressa de remissão para as alíneas f) do ORO.FTL.205.</p>
	<p>Artigo 15° Deslocação do tripulante como passageiro</p> <p>1 — Quando o tripulante se deslocar como passageiro para, sem repouso intercalar subsequente, iniciar um voo como tripulante em funções, o tempo gasto no voo de</p>	<p>ORO.FTL.215 (a) (b) ORO.FTL.210</p>	<p>Artigo retirado do projecto de Decreto-lei. É nosso entendimento que deve ser mantido o corpo do artigo 15° devendo ser os quadros atualizados para os d ORO.FTL.105 quadro 1 e ORO.FTL.205 quadros 2, 3 e 4.</p>

	<p>posicionamento é contabilizado como período de serviço de voo para efeitos dos limites constantes dos quadros n.º 1, 2, 3, 4 e 5 e cálculo do período de repouso subsequente.</p> <p>2 — No caso previsto no número anterior, quando o tripulante puder efectuar o período de repouso entre a chegada do voo de posicionamento e a partida do voo de serviço, o tempo gasto no voo de posicionamento é contabilizado a 50 % como período de serviço de voo apenas para efeitos dos limites constantes do quadro n.º 5.</p> <p>3 — Quando o tripulante se deslocar como passageiro, após um voo, para iniciar o período de repouso ou folga, o tempo gasto no voo de deslocação é contabilizado a 50 % como período de serviço de voo apenas para efeitos dos limites constantes do quadro n.º 5, não devendo a deslocação conter mais de dois sectores.</p>		<p>É nosso entendimento que mesmo em DHC o tempo de serviço de voo continue a contar para o PSV respetivo.</p>
	<p align="center">Artigo 16º Limites semanais, mensais, trimestrais e anuais</p> <p>Os limites semanais, mensais, trimestrais e anuais de tempo de voo total e de período de serviço de voo são os constantes do quadro n.º 5.</p>		
SECÇÃO III	SECÇÃO II		
Condições de descanso, folgas e férias	Condições de descanso, períodos de repouso, folgas e férias		
<p align="center">Artigo 10º Condições de descanso</p> <p>Em matéria de condições de descanso, o operador de aeronave deve assegurar o cumprimento do disposto na Decisão 2014/002/R, do diretor executivo da Agência da União Europeia para a Segurança</p>	<p align="center">Artigo 17º Condições de descanso</p> <p>1 — Se o período de serviço de voo para tripulação técnica reforçada exceder dezasseis horas, deve existir a bordo, para cada tripulante técnico de reforço, um beliche separado e isolado da cabina de pilotagem e dos passageiros.</p>		<p>A decisão 2014/002/R remete para o FTL</p>

<p>da Aviação, de 31 de janeiro de 2014, ou outra que a venha a substituir.</p>	<p>2 — Se o período de serviço de voo para a tripulação técnica reforçada for igual ou inferior a dezasseis horas, deve existir a bordo, para cada tripulante técnico de reforço, um beliche ou uma cadeira confortável e reclinável, separados e isolados da cabina de pilotagem e dos passageiros.</p> <p>3 — Devem existir a bordo cadeiras confortáveis e reclináveis, separadas da cabina de pilotagem e isoladas dos passageiros, para descanso de um terço ou de um quarto dos tripulantes de cabina, consoante o período de serviço de voo seja superior a dezasseis horas ou entre catorze e dezasseis horas.</p>		
	<p>Artigo 18º</p> <p>Períodos mínimos de repouso</p> <p>1 — O período de repouso é contínuo e deve ser antecipadamente calculado.</p> <p>2 — O período de repouso é livre de quaisquer obrigações para com o operador e não pode ser interrompido por este.</p> <p>3 — O operador deve comunicar ao tripulante, com a antecedência mínima de quarenta e oito horas, a necessidade de efectuar qualquer voo, de forma que este possa planear o seu período de repouso.</p> <p>4 — O operador deve fornecer alojamento adequado ao tripulante sempre que este, por imposição de serviço, tenha de cumprir períodos de repouso fora da base.</p> <p>5 — Sem prejuízo dos números seguintes, o período de repouso tem a duração de onze horas, salvo autorização expressa do INAC.</p> <p>6 — No caso em que o tripulante efectue um período de serviço de voo de duração superior à do período de repouso fixado nos termos do número anterior, o operador apenas pode planear e o tripulante só pode aceitar um novo período de serviço de voo depois de o tripulante ter gozado um período</p>		<p>Compatibilização do DL139/2004 de 5 de Junho com ORO.FTL.235 alíneas a), b), c) e e).</p> <p>Deverão ser mantidos os pontos 1, 2, 3, 8, 9 e 10 do atual Decreto-Lei 139/2004, de 5 de Junho.</p>

	<p>de repouso de duração igual à do período de serviço de voo anterior.</p> <p>7 — Quando, fora da base, a soma do tempo de transporte gasto nos dois sentidos, de e para o local de repouso, exceder duas horas, o período de repouso é acrescentado da diferença.</p> <p>8 — Quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do período de serviço de voo for igual ou superior a três zonas horárias, o período de repouso tem a duração de catorze horas, acrescidas de trinta minutos por cada zona horária a partir da 4ª zona total ou parcialmente percorrida, ou de 100% do período de serviço de voo, caso este último seja superior.</p> <p>9 — Quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do período de serviço de voo for igual ou superior a seis zonas horárias, o período de repouso fora da base tem duração igual a vinte e quatro horas, incluindo uma noite local.</p> <p>10 — O período de repouso pode ser reduzido pelo comandante, num máximo de duas horas, mas para não menos de onze horas, desde que o período de repouso anterior não tenha sido reduzido e o tempo de redução seja acrescentado ao período de repouso seguinte, o qual não pode ser reduzido.</p>		
<p align="center">Artigo 11º Dias de folga</p> <p>O operador de aeronave deve assegurar dias de folga ao tripulante, de acordo com o disposto quanto a períodos de repouso de recuperação prolongados recorrentes previstos na alínea <i>d</i>) da norma ORO.FTL.235 (períodos de repouso) da subparte FTL do anexo III ao Regulamento (UE) n.º 965/2012.</p>	<p align="center">Artigo 19º Folga semanal e dia de folga</p> <p>1 — O operador deve assegurar ao tripulante:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>a</i>) Uma folga semanal em cada sete dias consecutivos; 2. <i>b</i>) Sete dias de folga locais por cada mês; 3. <i>c</i>) 24 dias de folga por cada período de 12 semanas consecutivas; 		<p>Incorporar a nossa sugestão de folga semanal de 48 horas gozadas base, com alteração no ponto 3: a folga semanal tem de estar integralmente gozada dentro do período de 7 dias.</p> <p>E alteração do ponto 4: “<i>a folga semanal só se pode iniciar após completado o período de repouso do PSV anterior</i>”</p>

	<p>4. <i>d)</i> 96 dias de folga locais por cada ano.</p> <p>2—Para efeito de contagem do previsto nas alíneas <i>b)</i>, <i>c)</i> e <i>d)</i> do número anterior, a folga semanal é contada como dia de folga.</p> <p>3 — Para efeitos de contagem do previsto na alínea <i>a)</i> do n.º 1, a folga semanal tem de iniciar-se, pelo menos, durante o 7º dia.</p> <p>4 — Os períodos de repouso podem ser incluídos nas folgas semanais e nos dias de folga.</p>		
	<p style="text-align: center;">Artigo 20º Férias</p> <p>1 — O pessoal móvel da aviação civil tem direito a férias anuais remuneradas de 22 dias úteis.</p> <p>2 — O direito a férias é irrenunciável e o seu gozo efectivo não pode ser substituído por qualquer compensação económica, excepto nos casos de cessação da relação de trabalho.</p> <p>3 — Em tudo o que não for contrário ao presente diploma, é aplicável o regime jurídico das férias previsto para o contrato individual de trabalho.</p>		
	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III</p> <p style="text-align: center;">Disposições contra-ordenacionais</p>		
	<p style="text-align: center;">Artigo 21º Contra-ordenações</p> <p>1 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, são classificadas de infracções muito graves:</p> <p><i>a)</i> A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 1 do artigo 3º;</p> <p><i>b)</i> A inexistência de exame médico gratuito proporcionado pelo operador aos trabalhadores móveis da aviação civil, violando o disposto nos n.º 1 e 4 do artigo 6º;</p> <p><i>c)</i> O desrespeito do sigilo médico pelo operador, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 6º;</p>		

Anexo I**Análise do Projeto de decreto-lei que estabelece os limites do tempo de voo, do tempo de serviço e os requisitos do repouso do pessoal móvel da aviação civil**

	<p><i>d)</i> A falta de disponibilização pelo operador aos trabalhadores dos serviços e meios adequados de protecção e prevenção em matéria de segurança e saúde, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 7º;</p> <p><i>e)</i> A falta de aprovação pelo INAC do programa de segurança e de protecção da saúde, nos termos do n.º 3 do artigo 7º;</p> <p><i>f)</i> A excedência dos limites de períodos de serviço de voo, em violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 1 do artigo 9º;</p> <p><i>g)</i> A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 2 do artigo 9º;</p> <p><i>h)</i> A excedência dos limites de períodos de serviço de voo, em violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 3 do artigo 9º;</p> <p><i>i)</i> A excedência dos limites de períodos de serviço de voo, em violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 1 do artigo 10º;</p> <p><i>j)</i> A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 5 do artigo 10º;</p> <p><i>l)</i> A excedência dos limites de períodos de serviço de voo, em violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 6 do artigo 10º;</p> <p><i>m)</i> A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 4 do artigo 11º;</p> <p><i>n)</i> A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 5 do artigo 11º;</p> <p><i>o)</i> A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 6 do artigo 11º;</p> <p><i>p)</i> A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 10 do artigo 11º;</p> <p><i>q)</i> A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 1 do artigo 12º;</p> <p><i>r)</i> A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 2 do artigo 12º;</p>		
--	--	--	--

	<p>s) A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 4 do artigo 12º;</p> <p>t) A excedência superior a duas horas dos limites de períodos de serviço de voo, em violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 1 do artigo 14º;</p> <p>u) A não apresentação ao operador, pelo comandante, do relatório justificativo, nos termos do n.º 2 do artigo 14º;</p> <p>v) O não envio ao INAC, pelo operador, do relatório justificativo, nos termos do n.º 3 do artigo 14º;</p> <p>x) A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 1 do artigo 19º.</p> <p>2 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, são classificadas de infracções graves:</p> <p>a) A falta da comunicação, pelo operador ao INAC, prevista no n.º 3 do artigo 3º;</p> <p>b) A falta de manutenção, pelo operador, dos registos detalhados sobre os tripulantes, pelo período de três anos, nos termos do n.º 2 do artigo 5º;</p> <p>c) A não disponibilização, pelo operador ao INAC, quando solicitado, dos registos referidos no n.º 2 do artigo 5º;</p> <p>d) A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 4 do artigo 14º;</p> <p>e) A violação, pelo operador, do disposto nos n.º 1, 2 e 3 do artigo 17º;</p> <p>f) A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 4 do artigo 18º;</p> <p>g) A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 5 do artigo 18º;</p> <p>h) A violação, pelo operador, do disposto no n.º 6 do artigo 18º;</p> <p>i) A violação, pelo operador, do disposto no n.º 7 do artigo 18º.</p> <p>3 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, são classificadas de infracções leves:</p>		
--	---	--	--

	<p>a) A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 7 do artigo 11º;</p> <p>b) A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 8 do artigo 11;</p> <p>c) A excedência dos limites de período de serviço de assistência, em violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 1 do artigo 13º.</p> <p>4 — Compete ao INAC a instauração e instrução dos processos de contra-ordenação relativos às infracções previstas no presente diploma.</p> <p>5 — O montante das coimas cobradas pelo INAC em execução do presente diploma reverte para o Estado e para esse Instituto, nas percentagens de 60% e 40%, respectivamente.</p>		
	<p>CAPÍTULO IV</p> <p>Disposições finais</p>		
	<p>Artigo 22º</p> <p>Norma revogatória</p> <p>É revogada a Portaria n. 238-A/98, de 15 de Abril.</p>		
	<p style="text-align: center;">Artigo 23º</p> <p style="text-align: center;">Produção de efeitos</p> <p>O presente diploma produz efeitos 30 dias a contar da data da sua publicação.</p> <p>Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Abril de 2004. — <i>José Manuel Durão Barroso — Maria Teresa Pinto Basto Gouveia — Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona — António José de Castro Bagão Félix — António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues.</i></p> <p>Promulgado em 24 de Maio de 2004.</p> <p>Publique-se.</p>		

	<p>O Presidente da República, JORGE SAMPAIO. Referendado em 26 de Maio de 2004. O Primeiro-Ministro, <i>José Manuel Durão Barroso</i>.</p>		
--	--	--	--

ANEXO

QUADRO N.º 1

Máximos de período de serviço de voo para tripulação de dois pilotos

(Horas)

Hora de apresentação	Número de aterragens como tripulante em funções							
	2	3	4	5	6	7	8	9
7.00-13.59	14	13.15	12.30	11.45	11	10.15	9.30	9
14.00-15.59	13.30	12.15	11.30	10.45	10	9.15	9	9
16.00-17.59	12.30	11.45	11	10.15	9.30	9	9	9
18.00-3.59	12	11.15	10.30	9.45	9	9	9	9
4.00-4.59	12	11.15	10.30	9.45	9	8.15	7.30	6.45
5.00-5.59	12	11.15	10.30	9.45	9	8.15	7.30	6.45
6.00-6.59	13.30	11.45	11	10.15	9.30	8.45	8	7.15

Nota. — A hora de apresentação refere-se à hora local do ponto de partida.

QUADRO N.º 2

Máximos de período de serviço de voo para tripulação de um piloto

(Horas)

Hora de apresentação	Número de aterragens como tripulante em funções			
	1-4	5	6	7
7.00-11.59	10	9.15	8.30	8
12.00-13.59	9.30	8.45	8	8
14.00-15.59	9	8.15	8	8
16.00-17.59	8.30	7.45	7	6.15
18.00-3.59	7.45	7	6.15	5.30
4.00-4.59	7.45	7	6.15	5.30
5.00-5.59	7.45	7	6.15	5.30
6.00-6.59	9.30	8.45	8	8

Nota. — A hora de apresentação refere-se à hora local do ponto de partida.

QUADRO N.º 3

Máximos de período de serviço de voo com tripulação reforçada

Tripulação de dois pilotos ou tripulação técnica de três elementos, reforçada com mais um piloto. Tripulação de cabina reforçada a 25 %	Dezasseis horas e trinta minutos.
Tripulação de dois pilotos ou tripulação técnica de três elementos, reforçada a 100%. Tripulação de cabina reforçada a 50 %	Dezoito horas.

QUADRO N.º 4

Serviço de voo repartido

Duração do intervalo consecutivo máximo — duas zonas horárias	Aumento do período de serviço de voo
0.00-2.59	Nenhum.
3.00-6.59	Metade da duração do intervalo.
7.00-10.59	Dois terços da duração do intervalo.

Nota. — Este limite será ajustado ao do período mínimo de repouso estabelecido pelo operador, quando superior ao fixado no presente diploma e constante do manual de operações de voo respectivo.

QUADRO N.º 5

Limites de tempo de voo total e de período de serviço de voo

(Horas)

	Limite semanal	Limite mensal		Limite trimestral			Limite anual	
	PSV	T/V	PSV	T/V	PSV	T/V	PSV	
Tripulação técnica	55	95	190	285	480	900	1 800	
Tripulação de cabina	60	95	190	285	480	900	1 800	