



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, XXX
[...]^C

REGULAMENTO DA COMISSÃO (UE) N.º .../...

de [...]

**que altera o Regulamento (UE) n.º .../..., que estabelece os requisitos técnicos e
Os procedimentos administrativos para as operações aéreas em conformidade com o
Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho**

REGULAMENTO DA COMISSÃO (UE) N.º .../...

de

que altera o Regulamento (UE) n.º .../..., que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, , nomeadamente o artigo 8.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º .../... estabelece requisitos técnicos e procedimentos administrativos relacionados com as operações aéreas.
- (2) Em conformidade com o artigo 22.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, inicialmente as regras de execução relacionadas com o tempo de voo, o tempo de serviço e os requisitos de repouso devem incluir todas as disposições substantivas do anexo III, subparte Q, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, tendo em conta os últimos avanços da ciência e da técnica.
- (3) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º.../... deve ser alterado no sentido de incluir as limitações do tempo de voo, as limitações do tempo de serviço e os requisitos de repouso.
- (4) O Regulamento (UE) n.º.../... tem em conta os limites e as normas mínimas já estabelecidos na Diretiva 2000/79/CE (5). Os limites definidos nesta diretiva devem ser sempre respeitados relativamente ao pessoal móvel da aviação civil. Em circunstância alguma as disposições do Regulamento (UE) n.º .../... e outras disposições adotadas nos termos do presente regulamento podem ser mais latas, conferindo menos proteção a esses trabalhadores. O disposto no presente regulamento é aplicável sem prejuízo de legislação nacional de proteção social mais abrangente.
- (5) A Agência Europeia para a Segurança da Aviação preparou um projeto de regras de execução, apresentando-o sob a forma de parecer à Comissão Europeia em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

⁽¹⁾ JO L 79, 13.3.2008, p. 1.

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º .../... é alterado do seguinte modo:

1. É aditada a seguinte definição ao artigo 2.º:

«Operação de táxi aéreo», para efeitos de limitação do tempo de voo e do tempo de serviço, as operações de transporte aéreo comercial não regulares a pedido, realizadas com aviões com capacidade máxima aprovada (MOPSC) igual ou inferior a 19 passageiros.»

2. O artigo 8.º, n.º 1, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Limitações dos tempos de voo

As limitações dos tempos de voo e do tempo de serviço devem observar o seguinte:

Os operadores que efetuam operações de transporte aéreo comercial realizadas com aviões deverão cumprir o anexo III, subparte FTL. As seguintes operações CAT não estarão sujeitas ao anexo III, subparte FTL:

operações de táxi aéreo com avião;

operações de serviço de emergência médica com avião; e

operações com avião de piloto único.

O artigo 8.º, n.º 4, e o anexo III, subparte Q, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, bem como as correspondentes isenções nacionais baseadas em avaliações do risco de segurança efetuadas pelas autoridades competentes, permanecerão em vigor até à adoção das respetivas regras de execução.»

3. Ao anexo II são aditados os seguintes pontos:

«AR.OPS.230 □ Determinação de horários irregulares

Para efeitos da limitação do tempo de voo e de serviço (FTL), a autoridade competente determinará, em conformidade com as definições de «tipo precoce» e de «tipo tardio» na ORO.FTL.105, qual destes dois tipos de horários irregulares será aplicável a todos os operadores de transporte aéreo comercial sob sua supervisão.»

ARO.OPS.235 Aprovação de regimes individuais de especificação do tempo de voo

A autoridade competente aprovará os regimes individuais de especificação do tempo de voo propostos pelos operadores de transporte comercial, se a conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 e com o anexo III, subparte FTL, do presente regulamento tiver sido demonstrada pelo operador.

(a) Sempre que um regime de especificação do tempo de voo proposto por um operador se desviar das especificações de certificação aplicáveis emitidas pela Agência, a autoridade competente aplicará o procedimento descrito no artigo 22.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

(b) Sempre que um regime de especificação do tempo de voo proposto por um operador constituir uma derrogação das regras de execução aplicáveis, a autoridade competente aplicará o procedimento descrito no artigo 14.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

- (c) Os desvios ou derrogações aprovados serão sujeitos a uma avaliação científica e médica independente após a aplicação do desvio ou derrogação.
4. No anexo III é aditada a subparte FTL, em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Três anos após a entrada em vigor, a Agência analisará a eficácia das disposições relativas às limitações do tempo de voo e do tempo de serviço e aos requisitos de repouso constantes dos anexos II e III do Regulamento (UE) n.º .../.... Esta análise será baseada numa recolha a longo prazo dos dados operacionais, efetuada desde a entrada em vigor do diploma, e centrar-se-á, no mínimo, nos seguintes aspetos:

1. o impacto dos serviços superiores a 13 horas, na altura mais favorável do dia;
2. o impacto dos serviços superiores a 10 horas, na altura menos favorável do dia;
3. o impacto dos serviços superiores a 11 horas nos membros da tripulação, num estado de aclimatação desconhecido;
4. o possível impacto de um elevado nível de setores (>6) no nível de alerta da tripulação; e
5. o impacto de horários irregulares em limites cumulativos.

Artigo 3.º

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.
2. É aplicável a partir de [1 ano após a entrada em vigor].
3. Em derrogação do disposto no n.º 1, segundo parágrafo, os Estados-Membros podem decidir continuar a aplicar o artigo 8.º, n.º 4, e a OS 1.1115 do anexo III, subparte Q, do Regulamento (CEE) n.º 3922/91, bem como as correspondentes isenções nacionais baseadas em avaliações do risco de segurança efetuadas pelas autoridades competentes, em vez do ORO.FTL.210, alínea e), até [2 anos após a entrada em vigor do presente regulamento].
4. Se recorrerem às disposições do n.º 2, os Estados-Membros devem notificar a Comissão e a Agência de tal facto. A notificação deve indicar os motivos da derrogação, bem como o seu período de vigência, e incluir o programa de implementação contendo as medidas previstas e o respetivo calendário.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pela Comissão

Membro da Comissão

ANEXO

PARTE-ORO (REQUISITOS ORGANIZACIONAIS)

Subparte — Limitações de tempos de voo e de serviço e requisitos em matéria de repouso

Secção 1

Generalidades

ORO.FTL.100 Âmbito

A presente subparte estabelece os requisitos que os operadores devem cumprir em matéria de limitações do tempo de voo e do tempo de serviço, bem como os requisitos em matéria de repouso dos membros da tripulação.

ORO.FTL.105 Definições

Para efeitos da presente subparte, entende-se por:

«aclimatado»: um membro da tripulação que está aclimatado a uma zona horária com uma diferença de até duas horas em relação à hora local do seu ponto de partida. Quando a hora local do lugar em que um serviço começa tem uma diferença superior a duas horas relativamente à hora em que o serviço termina, entende-se que o membro da tripulação está aclimatado de acordo com os valores do quadro infra para efeitos de cálculo do período máximo diário de serviço de voo (PSV)

Diferença horária (h) entre a hora de referência e a hora local em que o membro da tripulação começa o serviço subsequente	Tempo decorrido desde a apresentação ao serviço na hora de referência				
	<48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

«B» significa aclimatado à hora local da zona horária da partida,

«D» significa aclimatado à hora local em que o membro da tripulação começa o seu serviço subsequente e

«X» significa que um membro da tripulação se encontra num estado de aclimação desconhecido.

«Alojamento»: para efeitos do período de serviço de assistência (*standby*) e do período de serviço de voo repartido, um lugar sossegado e confortável não aberto ao público, com controlo de luz e temperatura, equipado com mobiliário adequado e no qual um membro da tripulação possa dormir, com capacidade suficiente para alojar todos os membros da tripulação presentes em simultâneo e com acesso a alimentos e bebidas.

«Serviço de aeroporto»: um período de tempo definido e previamente comunicado, durante o qual um membro da tripulação deve estar imediatamente disponível no aeroporto para ser escalado para um serviço de voo, posicionamento ou outro serviço.

«Tripulação de voo reforçada»: uma tripulação de voo composta por um número de pessoas superior ao mínimo exigido para operar a aeronave, e na qual cada membro da tripulação de voo pode deixar o seu posto e ser substituído por outro membro da tripulação de voo devidamente qualificado, para efeitos de repouso a bordo.

«Intervalo»: um período de tempo durante um PSV, com duração inferior à de um período de repouso, contabilizado como serviço, durante o qual um membro da tripulação fica desobrigado de todo e qualquer serviço.

«Adiamento de apresentação ao serviço»: o adiamento de um PSV pelo operador antes de o membro da tripulação ter abandonado o seu local de repouso.

«Horário irregular»: uma escala de serviço de um membro da tripulação que inclui um PSV ou uma combinação de PSV que começa ou termina durante ou se sobrepõe a uma parte do dia ou da noite em que um membro da tripulação está aclimatado, o que perturba a possibilidade de dormir durante o período de sono ideal. A irregularidade de um horário pode dever-se a serviços que começam cedo, serviços que terminam tarde ou a serviços noturnos.

(a) O «tipo precoce» de horário irregular significa:

- (1) no caso de um «serviço que começa cedo», um tempo de serviço que começa entre as 05h00 e as 05h59 na zona horária em que o membro da tripulação está aclimatado; e
- (2) no caso de um «serviço que termina tarde», um tempo de serviço que começa entre as 23h00 e as 01h59 na zona horária em que o membro da tripulação está aclimatado.

(b) O «tipo tardio» de horário significa:

- (1) no caso de um «serviço que começa cedo», um tempo de serviço que começa entre as 05h00 e as 06h59 na zona horária em que o membro da tripulação está aclimatado; e
- (2) no caso de um «serviço que termina tarde», um tempo de serviço que termina entre as 00h00 e as 01h59 na zona horária em que o membro da tripulação está aclimatado.

(c) O «Serviço noturno» significa um tempo de serviço que se sobrepõe a parte do período entre as 02h00 e as 04h59 na zona horária em que a tripulação está aclimatada.

«Serviço»:

qualquer tarefa que um membro da tripulação desempenha em nome do operador, incluindo serviço de voo, trabalho administrativo, ministração ou receção de formação e verificação, posicionamento e alguns elementos do serviço de assistência. «Tempo de serviço»:

um período de tempo que começa no momento em que o operador solicita a um membro da tripulação que inicie um serviço e termina quando esse membro da tripulação fica desobrigado de todo e qualquer serviço. «Transição este-oeste e oeste-este»:

a transição na base entre uma rotação que atravesse 6 ou mais zonas horárias numa direção e uma rotação que atravesse 4 ou mais zonas horárias na direção oposta. «Período de serviço de voo (PSV)»:

um período que começa quando um membro da tripulação se apresenta ao serviço, que pode incluir um voo ou uma série de voos, e que termina quando a aeronave se imobiliza finalmente e os motores são desligados, no final do último voo no qual a pessoa agiu na qualidade de membro da tripulação em funções. «Tempo de voo»:

para aviões e planadores motorizados, o tempo decorrido entre o primeiro movimento de saída de uma aeronave do seu local de estacionamento para efeitos de descolagem e a sua imobilização na posição de estacionamento designada, quando todos os motores ou hélices são desligados. «Base»:

o local, designado pelo operador para um membro da tripulação, no qual este inicia e termina normalmente um tempo de serviço ou uma série de tempos de serviço e no qual, em circunstâncias normais, o operador não é responsável pelo alojamento desse membro da tripulação. «Dia local»:

um período de 24 horas que começa às 00h00, hora local. «Noite local»:

um período de 8 horas compreendido entre as 22h00 e as 08h00, hora local. «Membro da tripulação em funções»:

um membro da tripulação que presta serviço numa aeronave durante um voo. «Posicionamento»:

a deslocação de um membro da tripulação que não está em funções de um local para outro, por ordem do operador, excluindo o tempo de deslocação entre a residência e o local indicado de apresentação ao serviço na base e vice-versa, bem como o tempo de transferência entre um local de repouso e o local de início do serviço e vice-versa. «Hora de referência»:

a hora local no ponto de apresentação ao serviço numa zona horária até duas horas de diferença em relação à hora local em que um membro da tripulação está aclimatado. «Instalação de repouso»:

um beliche ou um banco com apoio para as pernas e os pés que fornece ao membro da tripulação uma oportunidade para dormir a bordo da aeronave. «Reserva»:

período definido de tempo durante o qual um membro da tripulação deve estar disponível, por ordem do operador, para ser escalado para um serviço de voo, posicionamento ou outro serviço, com comunicação de, pelo menos, 10 horas antes do início da atribuição do serviço. «Período de repouso»:

um período ininterrupto e definido de tempo, subsequente e/ou anterior a um serviço, durante o qual o membro da tripulação fica desobrigado de todo e qualquer serviço, incluindo da disponibilidade como reserva. «Rotação»:

um serviço ou uma série de serviços, incluindo, pelo menos, um serviço de voo, e períodos de repouso fora da base, que começa na base e termina com o regresso à base para um período de repouso em que o operador já não é responsável pelo alojamento do membro da tripulação. «Dia de folga único»:

para efeitos de cumprimento da Diretiva 2000/79/CE do Conselho, de 27 de novembro de 2000, um período desobrigado de qualquer serviço, constituído por um dia e duas noites locais e que pode incluir um período de repouso. «Setor»:

o tempo entre o primeiro movimento de uma aeronave para efeitos de descolagem e a sua imobilização após a aterragem na sua posição de estacionamento designada. «Período de serviço de assistência»:

um período de tempo definido e previamente comunicado, durante o qual um membro da tripulação deve estar disponível, por ordem do operador, para ser escalado para um serviço de voo, posicionamento ou outro trabalho, sem que entretanto ocorra um período de repouso:

- (a) serviço de assistência no aeroporto significa um serviço de assistência prestado no aeroporto que pode conduzir à atribuição de um serviço;
- (b) outro serviço de assistência significa um serviço de assistência em casa ou em alojamento adequado que pode conduzir à atribuição de um serviço. «Alojamento adequado»:

para efeitos do período de serviço de assistência, do período de serviço de voo repartido e do repouso mínimo, um quarto individual, devidamente mobilado, para cada membro da tripulação, localizado num ambiente sossegado e equipado com uma cama, bem ventilado e que tenha possibilidade de controlo dos níveis de luz e temperatura e acesso a alimentos e bebidas. «Operações de ultra longo curso (ULR)»:

voos de longo curso com uma duração de voo planeada superior a 16 horas ou um período de serviço de voo que excede 18 horas. «Período crítico do ritmo circadiano (WOCL)»:

o período compreendido entre as 02h00 e as 05h59 na zona horária em que o membro da tripulação está aclimatado.

ORO.FTL.110 Responsabilidades do operador

Competirá ao operador, de acordo com o tipo de operação:

- (a) publicar escalas de serviço com antecedência suficiente para permitir aos membros da tripulação planearem um repouso adequado;
- (b) assegurar que os períodos de serviço de voo sejam planeados de modo a permitir que os membros da tripulação estejam suficientemente repousados para prestarem serviço de acordo com níveis satisfatórios de segurança em todas as circunstâncias;
- (c) definir horas de apresentação ao serviço que contemplem tempo suficiente para serviços em terra;
- (d) ter em consideração a relação entre a frequência e o padrão dos períodos de serviço de voo e de repouso e ter em devida conta os efeitos cumulativos da prestação de longos tempos de serviço separados por períodos mínimos de repouso;
- (e) atribuir turnos de serviço que evitem práticas que perturbem gravemente os padrões normais de sono/trabalho, tais como a alternância de turnos de dia/turnos de noite;
- (f) aplicar o tipo de horário irregular estabelecido ao abrigo da ARO.OPS.230 quando não for possível evitar um horário irregular;

- (g) assegurar que os períodos de repouso sejam suficientemente longos para permitir que a tripulação supere os efeitos dos serviços anteriores e esteja bem repousada no início do período de serviço de voo seguinte;
- (h) planejar recorrentemente períodos de repouso de recuperação alargados e comunicá-los com antecedência suficiente aos membros da tripulação;
- (i) garantir que os voos sejam planeados de forma a terminarem no período de serviço de voo autorizado, tendo em conta o tempo necessário para o desempenho das tarefas que precedem o voo, a duração do voo e do serviço de escala;
- (j) alterar o horário ou a constituição da tripulação quando o período de operação efetivo exceda o PSV máximo em mais de 33 % dos voos nesse horário durante um período sazonal previsto.

ORO.FTL.115 Responsabilidades dos membros da tripulação

Os membros da tripulação deverão:

- (a) cumprir as disposições da CAT.GEN.MPA.100 do anexo IV (Parte-CAT);
- (b) utilizar da melhor maneira as oportunidades e instalações disponibilizadas para repouso e planejar e utilizar devidamente os seus períodos de repouso.

ORO.FTL.120 Sistema de gestão de riscos de fadiga (FRM)

- (a) Quando um FRM for exigido por esta subparte ou por uma especificação de certificação aplicável, o operador deverá estabelecer, implementar e manter um FRM como parte integrante do seu sistema de gestão. O FRM deverá garantir o cumprimento dos requisitos essenciais 7.f., 7.g. e 8.f do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008. O FRM deverá ser descrito no Manual de Operações.
- (b) O FRM estabelecido, implementado e mantido deverá incluir:
 - (1) uma descrição da filosofia e dos princípios do operador com respeito ao FRM, designados como a política FRM;
 - (2) a documentação dos processos FRM, incluindo do processo de sensibilização do pessoal para as respetivas responsabilidades e dos procedimentos de alteração da referida documentação;
 - (3) os princípios e conhecimentos científicos;
 - (4) um processo de identificação dos perigos e de avaliação do risco que permita gerir continuamente os riscos operacionais do operador decorrentes da fadiga dos membros da tripulação;
 - (5) uma estratégia de redução de riscos que preveja a implementação imediata das ações corretivas necessárias para reduzir eficazmente os riscos operacionais decorrentes da fadiga dos membros da tripulação, associada a uma garantia de

monitorização contínua e de avaliação regular da redução dos riscos de fadiga obtida através dessas ações;

- (6) uma correspondência com o sistema de escalas de serviço ou com o regime de especificação do tempo de voo utilizado pelo operador;
 - (7) um contributo para a melhoria contínua do desempenho global do FRM;
 - (8) processos de garantia da segurança do FRM;
 - (9) processos de promoção do FRM.
- (c) O FRM deverá ter em conta a dimensão do operador e a natureza e complexidade das suas atividades, tendo em conta os perigos e riscos associados a estas atividades e o regime de especificação do tempo de voo aplicável.
- (d) O operador empreenderá ações de redução de riscos sempre que o processo de garantia da segurança FRM demonstrar que não se encontra assegurado o nível de desempenho de segurança exigido.

ORO.FTL.125 Regimes de especificação do tempo de voo

- (a) Sem prejuízo da Diretiva 2000/79/CE do Conselho, de 27 de novembro de 2000, respeitante à aplicação do acordo europeu sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, os operadores deverão estabelecer, implementar e manter regimes de especificação do tempo de voo apropriados para o(s) tipo(s) de operação desempenhado(s), que cumpram o disposto no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e a presente Subparte.
- (b) Antes da sua implementação, os regimes de especificação do tempo de voo deverão ser aprovados pela autoridade competente.
- (c) Para demonstrar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e da presente Subparte, o operador aplicará as especificações de certificação aplicáveis adotadas pela Agência. Em alternativa, se o operador, em conformidade com o artigo 22.º, número 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, pretender desviar-se das especificações de certificação adotadas pela Agência, deverá remeter à autoridade competente uma descrição completa do desvio antes da sua implementação. A descrição incluirá toda e qualquer revisão aos manuais ou procedimentos que possa ser relevante, bem como uma avaliação demonstrando o cumprimento dos requisitos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e da presente Subparte.

SECÇÃO 2

Operadores de transporte aéreo comercial

ORO.FTL.200 Base

O operador deverá designar uma base para cada membro da tripulação.

ORO.FTL.205 Período de serviço de voo (PSV)

- (a) O operador deverá:
 - (1) estabelecer horas de apresentação ao serviço adequadas a cada operação individual, tendo em consideração a ORO.FTL.110(c):
 - (2) estabelecer procedimentos especificando como o comandante deverá, em circunstâncias especiais suscetíveis de causar fadiga extrema, e após consulta dos tripulantes afetados, reduzir o PSV real e/ou aumentar o período de repouso, a fim de eliminar quaisquer consequências prejudiciais para a segurança do voo.
- (b) Limite máximo diário de base do PSV
 - (1) O limite máximo do PSV sem recurso aos prolongamentos previstos para membros da tripulação aclimatados deverá cumprir os valores estipulados no seguinte quadro:

Quadro 1: Limite máximo diário do PSV — Membros da tripulação aclimatados

Início do PSV	1–2 Setores	3 Setores	4 Setores	5 Setores	6 Setores	7 Setores	8 Setores	9 Setores	10 Setores
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- (2) O limite máximo diário do PSV, quando os membros da tripulação se encontram num estado de aclimação desconhecido, deverá cumprir os valores estipulados no seguinte quadro:

(i) Membros da tripulação num estado de aclimação desconhecido

Limite máximo diário do PSV de acordo com os setores						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- (3) O limite máximo diário do PSV, quando os membros da tripulação se encontram num estado de aclimação desconhecido e o operador implementou um FRM, deverá cumprir os valores estipulados no seguinte quadro:

(ii) Membros da tripulação num estado de aclimação desconhecido ao abrigo de um FRM

Os valores do quadro infra podem aplicar-se desde que o FRM do operador monitorize continuamente o cumprimento do desempenho de segurança exigido.

Limite máximo diário do PSV de acordo com os setores						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) PSV com hora de apresentação ao serviço diferente para a tripulação de voo e para a tripulação de cabina.

Quando a tripulação de cabina precisar de mais tempo que a tripulação de voo para o seu briefing pré-voo relativo ao mesmo voo ou série de voos, o PSV da tripulação de cabina poderá ser prolongado pelo tempo correspondente à diferença entre o momento de apresentação ao serviço da tripulação de cabina e o da tripulação de voo. A diferença não poderá exceder 60 minutos. O limite máximo diário do PSV para a tripulação de cabina será calculado a partir da hora em que a tripulação de voo se apresenta para o seu PSV, mas o PSV terá início na hora de apresentação da tripulação de cabina.

(d) Prolongamento do limite máximo diário do PSV sem repouso a bordo.

- (1) O limite máximo diário do PSV pode ser prolongado por uma hora no máximo e até duas vezes num período de 7 dias consecutivos. Nesse caso:
 - (i) o período mínimo de repouso antes e depois do voo será acrescido de duas horas; ou
 - (ii) o período de repouso depois do voo será acrescido de quatro horas.
- (2) A utilização de prolongamentos deverá ser planeada com antecedência e ser limitada a um máximo de:
 - (i) cinco setores, quando não existir sobreposição ao WOCL; ou
 - (ii) quatro setores, quando existir uma sobreposição ao WOCL por um período máximo de duas horas; ou
 - (iii) dois setores, quando existir uma sobreposição ao WOCL por um período superior a duas horas.
- (3) Um prolongamento do limite máximo diário de base do PSV sem repouso a bordo não deverá ser combinado com prolongamentos por motivo de repouso a bordo ou período de serviço de voo repartido no mesmo tempo de serviço.

- (4) Caso os prolongamentos sejam utilizados para PSV consecutivos, os períodos de repouso adicionais antes e depois do voo entre as duas operações decorrerão consecutivamente.
- (5) Os regimes de especificação do tempo de voo deverão especificar os prolongamentos máximos do limite máximo diário de base do PSV, em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis ao tipo de operação, tendo em conta:
 - (i) o número de setores voados; e
 - (ii) a sobreposição ao WOCL.
- (e) Prolongamento do limite máximo diário do PSV por motivo de repouso a bordo.
 - (1) Os regimes de especificação dos tempos de voo deverão especificar as condições dos prolongamentos do limite máximo diário de base do PSV por motivo de repouso a bordo, em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis ao tipo de operação, tendo em conta:
 - (i) o número de setores voados;
 - (ii) o período mínimo de repouso a bordo concedido a cada membro da tripulação;
 - (iii) o tipo de instalações de repouso a bordo; e
 - (iv) o reforço da tripulação de voo mínima.
- (f) Circunstâncias imprevistas em operações de voo reais — prerrogativas do comandante.
 - (1) Os limites dos tempos de voo, dos tempos de serviço e dos períodos de repouso durante uma operação de voo real que se inicia no momento ou depois da apresentação ao serviço poderão ser, caso ocorram circunstâncias imprevistas, alterados pelo comandante, que deverá respeitar as seguintes condições:
 - (i) o limite máximo diário de base do PSV que resulta após a aplicação das alíneas b) ou e) ou da ORO.FTL.220 não pode ser prolongado por mais de duas horas, exceto se a tripulação de voo tiver sido reforçada; nesse caso, o período de serviço de voo máximo pode ser prolongado, no máximo, por três horas;
 - (ii) se, no último setor de um PSV, ocorrerem circunstâncias imprevistas após a descolagem que se traduzam na ultrapassagem do prolongamento autorizado, o voo pode prosseguir até ao destino planeado ou até um destino alternativo; e

- (iii) o período de repouso subsequente ao PSV pode ser reduzido, mas nunca para menos de 10 horas.
- (2) Em circunstâncias imprevistas suscetíveis de causar fadiga extrema, o comandante deve reduzir o período de serviço de voo real e/ou aumentar o período de repouso, a fim de eliminar quaisquer consequências prejudiciais para a segurança do voo.
- (3) O comandante consultará todos os membros da tripulação sobre os seus níveis de alerta antes de decidir estas alterações.
- (4) O operador exigirá que o comandante lhe apresente um relatório sempre que, no exercício das suas prerrogativas, decida prolongar um PSV ou reduzir um período de repouso.
- (5) Quando o prolongamento de um PSV ou a redução de um período de repouso for superior a uma hora, será enviada à Autoridade uma cópia do relatório, ao qual o operador aditará as suas observações, no prazo máximo de 28 dias após o evento.
- (6) O operador implementará um sistema não punitivo de utilização das prerrogativas descritas na presente disposição, que descreverá no Manual de Operações.
- (g) Circunstâncias imprevistas em operações de voo — adiamento de apresentação ao serviço

O operador estabelecerá procedimentos para adiamentos na apresentação ao serviço no Manual de Operações, em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis ao tipo de operação em causa.

ORO.FTL.210 Tempos de voo e tempos de serviço

- (a) Deve assegurar-se que os tempos totais de serviço atribuídos a um membro da tripulação não excedam:
 - (1) 60 horas num período de 7 dias consecutivos;
 - (2) 110 horas num período de 14 dias consecutivos; e
 - (3) 190 horas num período de 28 dias consecutivos, distribuídas tão regularmente quanto possível ao longo de todo esse período.
- (b) Deverá garantir-se que o tempo de voo total dos voos para os quais cada um dos membros da tripulação é escalado na qualidade de membro da tripulação em funções não exceda:
 - (1) 100 horas de voo num período de 28 dias consecutivos;
 - (2) 900 horas num ano civil; e
 - (3) 1000 horas de voo num período de 12 meses consecutivos.

- (c) O serviço pós-voos será contabilizado como serviço. O operador deverá especificar no seu Manual de Operações o período de tempo mínimo para serviços pós-voos.

ORO.FTL.215 Posicionamento

Se o operador proceder ao posicionamento de membros da tripulação, terá de ter em conta o seguinte:

- (a) O posicionamento após a apresentação ao serviço mas anterior ao exercício de funções será incluído no PSV mas não será contabilizado como setor.
- (b) O tempo despendido em operações de posicionamento será contabilizado como tempo de serviço.

ORO.FTL.220 Serviço de voo repartido

- (a) Os regimes de especificação do tempo de voo deverão especificar os seguintes elementos para o serviço de voo repartido, em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis ao tipo de operação:
 - (1) duração mínima de um intervalo em terra; e
 - (2) em derrogação da parte ORO.FTL.205(b), a possibilidade de aumentar o PSV, tendo em conta a duração do intervalo em terra, as instalações de repouso disponibilizadas ao membro da tripulação e outros fatores relevantes.
- (b) O intervalo em terra será contabilizado integralmente como PSV.
- (c) Não será permitido serviço de voo repartido após um período de repouso reduzido.

ORO.FTL.225 Serviço de assistência e serviço de aeroporto

Se o operador escalar um membro da tripulação para um serviço de assistência ou um serviço de aeroporto, aplicar-se-á o seguinte, em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis ao tipo de operação:

- (a) O serviço de assistência e o serviço de aeroporto serão incluídos na escala de serviço e o início e o fim do período do serviço de assistência serão previamente estabelecidos e comunicados para permitir aos membros da tripulação planearem um repouso adequado.
- (b) O serviço de aeroporto será contabilizado integralmente como tempo de serviço e o PSV contará integralmente a partir da hora de apresentação para o serviço de aeroporto.
- (c) O operador deverá fornecer alojamento para o membro da tripulação em serviço de assistência no aeroporto.
- (d) Os regimes de especificação do tempo de voo deverão especificar os seguintes elementos:
 - (1) duração máxima do serviço de assistência;

- (2) o impacto do serviço de assistência no PSV máximo que é possível atribuir, tendo em conta as instalações ao dispor do membro da tripulação para repousar, bem como outros fatores relevantes, tais como a necessidade de prontidão imediata do membro da tripulação, a interferência do serviço de assistência com o sono e/ou a comunicação com antecedência suficiente para salvaguardar o período de sono entre a chamada para o serviço e o PSV atribuído;
- (3) o período mínimo de repouso após um serviço de assistência que não resulte na atribuição de um PSV; e
- (4) os períodos de serviço de assistência serão contabilizados para efeitos da determinação das horas de serviço cumulativas.

ORO.FTL.230 Reserva

Se o operador colocar um membro da tripulação de reserva, aplicar-se-á o seguinte, em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis ao tipo de operação:

- (a) A reserva será incluída na escala de serviço;
- (b) Os regimes de especificação do tempo de voo deverão especificar os seguintes elementos:
 - (1) duração máxima de cada período de reserva;
 - (2) número de dias de reserva consecutivos que pode ser atribuído a um membro da tripulação.

ORO.FTL.235 Períodos de repouso

- (a) Período mínimo de repouso na base.

O período mínimo de repouso que deve ser concedido antes do início de um PSV que começa na base:

- (1) terá, pelo menos, uma duração igual à do tempo de serviço anterior ou de 12 horas, prevalecendo o período mais longo; ou
- (2) cumprirá o disposto na alínea b), se o operador fornecer alojamento adequado ao membro da tripulação.

- (b) Período mínimo de repouso fora da base.

O período mínimo de repouso que deve ser concedido antes do início de um PSV que começa num local distinto da base terá, pelo menos, uma duração igual à do tempo de serviço anterior ou de 10 horas, prevalecendo o período mais longo; neste período, o operador proporcionará tempo para 8 horas de sono, tendo devidamente em conta as necessidades de deslocação e outras necessidades fisiológicas.

(c) Período de repouso reduzido

Em derrogação das alíneas a) e b), os regimes de especificação do tempo de voo podem reduzir os períodos mínimos de repouso, tendo em conta os seguintes elementos, em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis ao tipo de operação:

- (1) o período mínimo de repouso reduzido;
- (2) o aumento do período de repouso subsequente; e
- (3) a redução do PSV subsequente ao período de repouso reduzido.

(d) Períodos de repouso prolongados recorrentes

Os regimes de especificação do tempo de voo deverão especificar os períodos de repouso prolongados recorrentes destinados a compensar a fadiga acumulada. O período de repouso prolongado recorrente mínimo será de 36 horas, incluindo duas noites locais, para que nunca decorram mais de 168 horas entre o fim de um período de repouso prolongado recorrente e o início do período de repouso prolongado recorrente seguinte. O período de repouso prolongado recorrente será acrescido de dois dias duas vezes por mês.

(e) Os regimes de especificação do tempo de voo deverão especificar períodos de repouso adicionais em conformidade com as especificações de certificação aplicáveis por forma a compensar:

- (1) os efeitos das diferenças das zonas horárias e prolongamentos do PSV;
- (2) fadiga acumulada adicional devida a horários irregulares; e
- (3) uma mudança da base.

ORO.FTL.240 Alimentação

- (a) Deve ser prevista a possibilidade de os membros da tripulação tomarem uma refeição e bebida, de maneira a evitar qualquer quebra no desempenho, especialmente nos casos em que a duração do período de serviço de voo seja superior a 6 horas.
- (b) O operador deverá especificar no seu Manual de Operações a forma como pretende assegurar a alimentação do membro da tripulação durante o PSV.

ORO.FTL.245 Registos dos tempos de voo e de serviço de voo e dos períodos de repouso

- (a) O operador manterá, por um período de 24 meses:
 - (1) registos individuais por cada membro da tripulação, incluindo:
 - (i) os tempos de voo;
 - (ii) o início, a duração e o fim de cada tempo de serviço e PSV;
 - (iii) os períodos de repouso e os dias desobrigados de todos os serviços; e
 - (iv) a base atribuída.

- (2) Relatórios sobre os períodos de serviço de voo prolongados e os períodos reduzidos de repouso.
- (b) A pedido, o operador disponibilizará cópias dos registos individuais referentes aos tempos de voo e de serviço e aos períodos de repouso:
 - (1) ao membro da tripulação visado; e
 - (2) a outro operador, relativamente a um membro da tripulação que seja ou se torne membro da tripulação do operador visado.
- (c) Os registos referidos na CAT.GEN.MPA.100 (b)(5) referentes aos membros da tripulação que desempenham funções para mais de um operador deverão ser guardados por um período de 24 meses.

ORO.FTL.250 Formação em gestão da fadiga

- (a) O operador deverá ministrar formação inicial e contínua em gestão da fadiga aos membros da tripulação, ao pessoal que elabora as escalas de serviço das tripulações e ao pessoal de gestão visado.
- (b) Esta ação de formação deverá seguir um programa de formação definido pelo operador e descrito no Manual de Operações. O programa de formação deverá cobrir as causas e os efeitos possíveis da fadiga, bem como as medidas para contrariar a fadiga.