



INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, I.P.

C I R C U L A R D E I N F O R M A Ç Ã O A E R O N Á U T I C A • P O R T U G A L

INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Aeroporto da Portela / 1749-034 Lisboa
Telefone: 218423502 / Fax: 218410612
E-mail: ais@inac.pt
Telex: 12 120 – AERCIV P / AFTN - LPPTYAYI

CIA N.º: 05/2010

DATA: 8 de Fevereiro de 2010

**ASSUNTO: COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE O REGULAMENTO CE Nº 859/2008 e o
DECRETO-LEI Nº 139/2004 DE 5 DE JUNHO**

1.0 OBJECTIVO

A presente circular tem por objectivo esclarecer os Operadores de Transporte Aéreo no sentido de procederem à alteração dos seus Manuais de Operações de Voo e aplicações informáticas de programação e planeamento, compatibilizando a regulamentação supra referida e estabelecendo os limites de tempos de voo e períodos de repouso dos seus tripulantes.

2.0 ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente CIA aplica-se a todos os Operadores de Transporte Aéreo certificados ao abrigo do regulamento CE nº 859/2008 de 20 de Agosto.

3.0 DATA DE ENTRADA EM VIGOR

A presente CIA entra em vigor no dia 8 de Fevereiro de 2010.

4.0 DESCRIÇÃO

- 4.1. Na data de 16 de Julho de 2008 entrou em vigor o Regulamento (CE) nº 8/2008, entretanto alterado pelo Regulamento CE nº 859/2008, estabelecendo na subparte Q, os limites de voo e períodos de repouso para os tripulantes de aeronaves.
- 4.2. Através da CIA nº 9/2008 foram os Operadores informados de que a subparte Q prevalecia sobre o Decreto-lei nº 139/2004, excepto nas matérias omissas. Em caso de conflito prevalece a subparte Q do Regulamento comunitário atento o princípio do primado do direito comunitário.
- 4.3. Durante a auditoria EASA/INAC OPS Standardization e no decorrer da consulta aos Manuais de Operações de Voo de alguns Operadores, foram detectadas situações de indefinição pelo que a evidência documental não foi devidamente produzida.
- 4.4. No sentido de eliminar essas indefinições e, para cumprimento da regulamentação em vigor, devem os Operadores especificar no âmbito da sua operação quais as situações concretas às quais se aplica respectivamente o Regulamento CE nº 859/2008 (OPS) ou o articulado do Decreto-Lei nº 139/2004.
- 4.5. Para complementar esta CIA e a título meramente indicativo junta-se o anexo nº1, podendo conter eventuais imprecisões, sendo no entanto da responsabilidade do Operador definir a sua política tendo em conta o cumprimento rigoroso da legislação aplicável.

5.0 REFERÊNCIAS

Decreto-Lei nº 139/2004 de 14 de Novembro
Regulamento nº 859/2008 de 20 de Agosto

Esta Circular substitui e cancela a CIA Nº 23/2009 de 18 de Novembro.

O VOGAL DO CONSELHO DIRECTIVO



Anacleto Santos

SUBPARTE Q

Integrada com o Decreto-Lei nº 139/2004 de 5 de Junho

NOTA: Este anexo constitui um documento meramente indicativo, não desobriga os Operadores de verificar e adaptar em detalhe os seus Manuais de Operações de Voo em conformidade com a Regulamentação acima referida.

LIMITAÇÕES DO PERÍODO DE SERVIÇO DE VOO, DO PERÍODO DE TRABALHO E REQUISITOS DE REPOUSO

OPS 1.1090

Objectivo e âmbito de aplicação

1. O operador deve estabelecer um regime de limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso para os membros da tripulação.
2. O operador deve assegurar, relativamente a todos os seus voos:
 - 2.1. Que o regime de limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e os requisitos de repouso seja simultaneamente conforme:
 - a) Com as disposições da presente subparte; e
 - b) Com quaisquer outras disposições aplicadas pela Autoridade em conformidade com o disposto na presente subparte para efeitos de manutenção da segurança.
 - 2.2. 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.
 - 2.3. As escalas de serviço sejam elaboradas e publicadas com antecedência suficiente para permitir aos membros da tripulação planearem o repouso adequado.
3. Responsabilidades dos operadores:
 - 3.1. O operador deve designar uma base para cada membro da tripulação.
 - 3.2. O operador deve 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 períodos de trabalho separados por períodos mínimos de repouso.
 - 3.3. O operador deve atribuir turnos de serviço que evitem práticas indesejáveis, tais como a alternância de turnos de dia/turnos de noite ou do posicionamento dos membros da tripulação que perturbem gravemente os padrões normais de sono/trabalho.
 - 3.4. O operador deve planear os dias de folga locais¹ e comunicá-los com antecedência aos membros da tripulação.

¹ Sublinhado nosso

- 3.5. O operador deve 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.
- 3.6. O operador deve 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.

4. Responsabilidades dos membros da tripulação:

- 4.1. Os membros da tripulação² não devem prestar serviço de voo se considerarem estar ou poder vir a estar de tal modo fatigados ou indispostos³ que o voo possa ser posto em perigo.

Artigo 3º (Dec.-Lei 139/2004) **Condições exigíveis ao tripulante e ao operador**

1. *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;*
 2. *Sempre que o operador tome conhecimento de violações decorrentes da aplicação do número anterior, deve comunicá-las ao INAC;*
 3. *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.*
- 4.2. Os membros da tripulação devem utilizar da melhor maneira as oportunidades e instalações disponibilizadas para repouso e planear e utilizar devidamente os seus períodos de repouso.

5. Responsabilidades das Autoridades da aviação civil:

5.1. Derrogações

- 5.1.1. Sob reserva do disposto no artigo 8.º, a Autoridade pode conceder derrogações aos requisitos previstos na presente subparte, em conformidade com a regulamentação e os procedimentos aplicáveis no Estado-Membro em causa e após consulta das partes interessadas.
- 5.1.2. Cada operador deve demonstrar à Autoridade, com base na experiência operacional e tendo em conta outros factores relevantes, tais como os conhecimentos científicos actuais, que a derrogação solicitada garante um nível de segurança equivalente.
Se necessário, as derrogações serão acompanhadas de medidas de compensação adequadas.

² Sublinhado nosso

³ Sublinhado nosso

OPS 1.1095 Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

Artigo 2º (Dec.-Lei 139/2004)

“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;

“Ano” – período de 52 semanas consecutivas;

“INAC” – Instituto Nacional de Aviação Civil;

“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;

“Hora de apresentação” – hora determinada pelo operador para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço;

“Mês” – período de 4 semanas consecutivas;

“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;

“Período de serviço nocturno” – período de serviço compreendido entre as 23 e as 6 horas e 29 minutos locais;

“Período de serviço de voo repartido” – período de serviço de voo constituído por dois ou mais sectores separados por um intervalo;

“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;

“Sector” – período de serviço de voo compreendido entre uma descolagem e a aterragem imediatamente seguinte;

“Semana” – período de sete dias consecutivos;

“Série de voos” – conjunto de voos entre os quais não tenha havido período de repouso;

“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;

“Tripulação mínima” – tripulação que estiver definida para cada equipamento de voo pela autoridade aeronáutica competente com o fim de garantir a segurança do voo;

“Tripulação técnica” – conjunto de tripulantes, com funções específicas resultantes das suas licenças e qualificações, envolvidos na condução da aeronave;

“Tripulante” – indivíduo que desempenha funções específicas a bordo de uma aeronave, de acordo com as suas licenças, qualificações ou autorizações;

“Zona horária” – extensão do globo terrestre, geralmente coincidente com um fuso horário, que corresponde a 1/24 do globo terrestre e com uma extensão de 15º de longitude, ou seja, uma hora de tempo.

1.1. Tripulação de voo reforçada:

Tripulação de voo composta por um número de pessoas superior ao mínimo exigido para a operação do avião 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.

1.2. Tempo de voo real (*Block time*):

Tempo decorrido entre o momento em que o avião começa a deslocar-se do local onde se encontra estacionado com o objectivo de descolar até ao momento em que se imobiliza no local de estacionamento designado e em que todos os motores ou hélice são desligados.

1.3. Intervalo:

Período de tempo com duração inferior à do período de repouso, contabilizado como trabalho, durante o qual o membro da tripulação fica desobrigado de todo e qualquer serviço.

1.4. Trabalho (Duty):

Qualquer tarefa que um membro da tripulação deva executar associada às actividades de um titular de um COA.

A menos que sejam previstas regras específicas no presente regulamento, a Autoridade determinará se e em que medida a assistência será contabilizada como trabalho.

1.5. Período de trabalho:

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.

1.6. Período de serviço de voo (PSV):

Período de tempo durante o qual uma pessoa exerce funções numa aeronave na qualidade de membro da respectiva tripulação. O período de serviço de voo começa quando o operador solicita ao membro da tripulação que se apresente para um voo ou uma série de voos e termina no final do último voo no qual a pessoa agiu na qualidade de membro da tripulação em funções.

1.7. Base:

Local designado pelo operador para um membro da tripulação, no qual este inicia e termina normalmente um período de trabalho ou uma série de períodos de trabalho e no qual, em circunstâncias normais, o operador não é responsável pelo alojamento desse membro da tripulação.

1.8. Dia local:

Período de 24 horas que começa às 00 h, hora local.

"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;

1.9. Noite local:

Período de oito horas compreendido entre as 22 h e as 8 h, hora local.

1.10. Dia de folga único:

Um dia de folga único inclui duas noites locais. No dia de folga pode ser incluído um período de repouso.

“Dia de folga” – período livre de qualquer tipo de serviço para o tripulante, com a duração de vinte e quatro horas;

“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;

1.11. Membro da tripulação em funções:

Membro da tripulação que presta serviço numa aeronave durante um voo ou parte de um voo.

1.12. Posicionamento:

Deslocação de um membro da tripulação que não está em funções de um local para outro, por ordem do operador, excluindo o tempo de viagem. Entende-se por tempo de viagem:

- o tempo de deslocação entre a residência e o local indicado de apresentação ao serviço e vice-versa;
- o tempo de transferência entre um local de repouso e o início do serviço e vice-versa.

Artigo 15º

Deslocação do tripulante como passageiro

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 posicionamento é contabilizado como período de serviço de voo para efeitos dos limites constantes dos quadros n.os 1, 2, 3, 4 e 5 e cálculo do período de repouso subsequente.*
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.*
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.*

1.13. Período de repouso:

Período ininterrupto e definido de tempo durante o qual o membro da tripulação fica desobrigado de todo e qualquer trabalho, incluindo a assistência no aeroporto.

1.14. Período de serviço de assistência:

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 trabalho, sem que entretanto ocorra um período de repouso.

1.15. Período crítico do ritmo circadiano:

Período compreendido entre as 2 h e as 5 h 59 m. Numa faixa de três zonas horárias, o período crítico do ritmo circadiano refere-se à hora local da base.

Ultrapassados essas três zonas horárias, o período crítico do ritmo circadiano refere-se à hora local da base para as primeiras 48 horas posteriores à partida da zona horária da base e, daí em diante, à hora local.

Artigo 4º (Dec.-Lei 139/2004)
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 preparação do voo⁴;

Artigo 5º (Dec.-Lei 139/2004)
Fiscalização

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;
2. O operador deve manter pelo período de três anos e colocar à disposição do INAC, quando solicitado, registos detalhados sobre tripulantes referentes a:
 - a) Tempos de voo;
 - b) Períodos de serviço de voo;
 - c) Períodos de repouso e folgas.

Artigo 6º (Dec.Lei 139/2004)
Exame médico

1. Os trabalhadores móveis da aviação civil, antes da respectiva colocação e, 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.
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.
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.
4. Os encargos decorrentes da realização dos exames médicos referidos no n.o 1 do presente artigo são suportados pelo operador.

Artigo 7º (Dec.Lei 139/2004)
Programa de segurança e de protecção da saúde

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.
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.
3. O programa de segurança e de protecção da saúde estabelecido pelo operador deve ser aprovado pelo INAC.

⁴ Sublinhado nosso

OPS 1.1100

Limitações do período de serviço de voo e do período de trabalho

1.1. Horas de período de serviço de voo cumulativas

O operador deve assegurar que os períodos totais de serviço de voo atribuídos a um membro da tripulação não excedam:

- a) 190 horas num período de 28 dias consecutivos, distribuídas tão regularmente quanto possível ao longo de todo esse período; e
- b) 60 horas num período de sete dias consecutivos.
- c) 480 horas num trimestre⁵*
- d) 1800 horas num ano⁶*

1.2. Limite do tempo de voo real

O operador deve assegurar que o tempo de voo real para o qual cada um dos membros da tripulação é escalado na qualidade de membro da tripulação em funções não exceda

- a) 900 horas de voo num ano civil;
- b) 100 horas de voo num período de 28 dias consecutivos
- c) 285 horas num trimestre⁷*

OPS 1.1105

Limite máximo diário do período de serviço de voo (PSV)

1.1. Esta OPS não se aplica às operações com um único piloto nem às operações de serviços médicos de emergência.

1.2. O operador estabelecerá horas de apresentação ao serviço que reflectam de forma realista o tempo necessário para a execução das tarefas em terra relacionadas com a segurança, em conformidade com as disposições aprovadas pela Autoridade.

1.3. O limite máximo diário de base de serviço de voo é de 13 horas.

1.4. Destas 13 horas, serão deduzidos 30 minutos para cada etapa a partir da terceira, com uma redução máxima total de duas horas.

1.5. Quando o PSV tiver início durante o período crítico do ritmo circadiano, o limite máximo estabelecido nos pontos 1.3 e 1.4 será reduzido de 100 % o tempo de sobreposição, até ao máximo de duas horas.

⁵ Dec.Lei 139/2004

⁶ Dec.Lei 139/2004

⁷ Dec.Lei 139/2004

Quando o PSV terminar durante o período crítico do ritmo circadiano ou o abranger integralmente, o limite máximo do PSV estabelecido nos pontos 1.3 e 1.4 sofrerá uma redução de 50 % do tempo de sobreposição.

2. Prolongamentos:

- 2.1. O limite máximo diário do PSV pode ser prolongado por uma hora no máximo.
- 2.2. Não são autorizados prolongamentos num PSV de base de seis ou mais sectores.
- 2.3. Quando um PSV se sobrepuser ao período crítico do ritmo circadiano por um período máximo de duas horas, os prolongamentos serão limitados a quatro sectores, no máximo.
- 2.4. Quando um PSV se sobrepuser ao período crítico do ritmo circadiano por um período superior a duas horas, os prolongamentos serão limitados a dois sectores, no máximo.
- 2.5. No máximo, pode haver dois prolongamentos num período de 7 dias consecutivos.
- 2.6. Caso um PSV seja planeado de forma a utilizar um prolongamento, o período mínimo de repouso antes e depois do voo será acrescido de duas horas ou, alternativamente, o período de repouso depois do voo, e só este, será acrescido de quatro horas.
Caso os prolongamentos sejam utilizados para PSV consecutivos, os períodos de repouso antes e depois do voo entre as duas operações decorrerão consecutivamente.
- 2.7. Quando um PSV com um prolongamento se iniciar no período compreendido entre as 22 horas e as 4 h 59 m, o operador limitará o PSV a 11 horas e 45 minutos.

Artigo 12 ° (Dec.Lei 139/2004) **Período de serviço nocturno**

1. *Um tripulante não pode efectuar mais de dois períodos de serviço nocturno consecutivos.*
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.*
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.*
4. *Um tripulante não pode efectuar mais de três períodos de serviço nocturno numa semana, dos quais dois podem ser consecutivos se forem antecédidos ou precedidos de uma folga semanal.*
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.*
6. *As situações excepcionais previstas nos n.ºs 3 e 5 não podem ser cumuladas.*

LIMITES DE PSV

APRESENTAÇÃO (Hora Local)		NR. ATERRAGENS				
		1 - 2	3	4	5	6
04:00	04:05	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
04:05	04:10	11:02	10:32	10:02	09:32	09:02
04:10	04:15	11:05	10:35	10:05	09:35	09:05
04:15	04:20	11:07	10:37	10:07	09:37	09:07
04:20	04:25	11:10	10:40	10:10	09:40	09:10
04:25	04:30	11:12	10:42	10:12	09:42	09:12
04:30	04:35	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15
04:35	04:40	11:17	10:47	10:17	09:47	09:17
04:40	04:45	11:20	10:50	10:20	09:50	09:20
04:45	04:50	11:22	10:52	10:22	09:52	09:22
04:50	04:55	11:25	10:55	10:25	09:55	09:25
04:55	05:00	11:27	10:57	10:27	09:57	09:27
05:00	05:05	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30
05:05	05:10	11:32	11:02	10:32	10:02	09:32
05:10	05:15	11:35	11:05	10:35	10:05	09:35
05:15	05:20	11:37	11:07	10:37	10:07	09:37
05:20	05:25	11:40	11:10	10:40	10:10	09:40
05:25	05:30	11:42	11:12	10:42	10:12	09:42
05:30	05:35	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45
05:35	05:40	11:47	11:17	10:47	10:17	09:47
05:40	05:45	11:50	11:20	10:50	10:20	09:50
05:45	05:50	11:52	11:22	10:52	10:22	09:52
05:50	05:55	11:55	11:25	10:55	10:25	09:55
05:55	05:59	11:57	11:27	10:57	10:27	09:57
06:00	12:59	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00
13:00	13:04	12:57	12:27	11:57	11:27	10:57
13:05	13:09	12:55	12:25	11:55	11:25	10:55
13:10	13:14	12:52	12:22	11:52	11:22	10:52
13:15	13:19	12:50	12:20	11:50	11:20	10:50
13:20	13:24	12:47	12:17	11:47	11:17	10:47
13:25	13:29	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45
13:30	13:34	12:42	12:12	11:42	11:12	10:42
13:35	13:39	12:40	12:10	11:40	11:10	10:40
13:40	13:44	12:37	12:07	11:37	11:07	10:37
13:45	13:49	12:35	12:05	11:35	11:05	10:35
13:50	13:54	12:32	12:02	11:32	11:02	10:32
13:55	13:59	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30
14:00	14:04	12:27	11:57	11:27	10:57	10:27
14:05	14:09	12:25	11:55	11:25	10:55	10:25
14:10	14:14	12:22	11:52	11:22	10:52	10:22
14:15	14:19	12:20	11:50	11:20	10:50	10:20
14:20	14:24	12:17	11:47	11:17	10:47	10:17
14:25	14:29	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15
14:30	14:34	12:12	11:42	11:12	10:42	10:12
14:35	14:39	12:10	11:40	11:10	10:40	10:10
14:40	14:44	12:07	11:37	11:07	10:37	10:07
14:45	14:49	12:05	11:35	11:05	10:35	10:05
14:50	14:54	12:02	11:32	11:02	10:32	10:02
14:55	14:59	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00
15:00	15:04	11:57	11:27	10:57	10:27	09:57
15:05	15:09	11:55	11:25	10:55	10:25	09:55
15:10	15:14	11:52	11:22	10:52	10:22	09:52
15:15	15:19	11:50	11:20	10:50	10:20	09:50
15:20	15:24	11:47	11:17	10:47	10:17	09:47
15:25	15:29	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45
15:30	15:34	11:42	11:12	10:42	10:12	09:42
15:35	15:39	11:40	11:10	10:40	10:10	09:40
15:40	15:44	11:37	11:07	10:37	10:07	09:37
15:45	15:49	11:35	11:05	10:35	10:05	09:35
15:50	15:54	11:32	11:02	10:32	10:02	09:32
15:55	15:59	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30
16:00	16:04	11:27	10:57	10:27	09:57	09:27
16:05	16:09	11:25	10:55	10:25	09:55	09:25
16:10	16:14	11:22	10:52	10:22	09:52	09:22
16:15	16:19	11:20	10:50	10:20	09:50	09:20
16:20	16:24	11:17	10:47	10:17	09:47	09:17
16:25	16:29	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15
16:30	16:34	11:12	10:42	10:12	09:42	09:12
16:35	16:39	11:10	10:40	10:10	09:40	09:10
16:40	16:44	11:07	10:37	10:07	09:37	09:07
16:45	16:49	11:05	10:35	10:05	09:35	09:05
16:50	16:54	11:02	10:32	10:02	09:32	09:02
16:55	16:59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
17:00	03:39	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

3. Tripulação de cabina

3.1 Para a tripulação de cabina escalada para um voo ou uma série de voos, o PSV da tripulação de cabina pode ser prolongado pelo tempo correspondente à diferença entre o momento de apresentação ao serviço da tripulação de cabina e o da tripulação de técnica, desde que a diferença não exceda uma hora.

4. Robustez operacional

4.1. Os horários planeados devem permitir a conclusão dos voos no PSV máximo autorizado. Para facilitar a obtenção deste resultado, o operador intervirá alterando o horário ou a constituição da tripulação o mais tardar quando o período de operação efectivo exceda o PSV máximo em mais de 33 % dos voos nesse horário durante um período sazonal previsto.

5. Posicionamento

5.1. O tempo despendido em operações de posicionamento será contabilizado como tempo de trabalho.

5.2. O posicionamento após a apresentação ao serviço mas anterior ao exercício de funções será incluído no PSV mas não será contabilizado como sector.

5.3. Um sector de posicionamento imediatamente posterior a um sector em funções será tido em conta para o cálculo do repouso mínimo definido na OPS 1.1110 pontos 1.1 e 1.2, infra.

6. Período de serviço de voo repartido (*Split Duty*)

6.1. A Autoridade pode autorizar uma operação baseada num PSV repartido que inclua um intervalo, sob reserva do disposto no artigo 8.º

Artigo 11º (Dec. Lei 139/2004) **Período de serviço de voo repartido**

1. Nos casos de períodos de serviço de voo repartidos, os limites máximos constantes do quadro n.º 1 são aumentados de acordo com o quadro n.º 4, publicado em anexo ao presente 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.

ANEXO - QUADRO Nº 4

Duração do intervalo consecutivo

<i>máximo — duas zonas horárias</i>	<i>Aumento do período de serviço de voo</i>
<i>0.00-2.59</i>	<i>Nenhum</i>
<i>3.00-6.59</i>	<i>Metade da duração do intervalo</i>
<i>7.00-10.59</i>	<i>Dois terços da duração do intervalo</i>

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.º 1 do artigo 14º.

3. Para efeitos dos limites semanais, mensais, trimestrais e anuais previstos no artigo 15.o, 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%.

4. Quando o tripulante se encontre em funções, após o intervalo só pode haver uma aterragem planeada.

5. Quando o tripulante se encontre em funções, não pode efectuar mais de dois sectores, separados por um intervalo

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.

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.

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.

9. *Sempre que o intervalo for igual ou superior a seis horas, o repouso deve ocorrer em alojamento adequado.*
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.*

6.2. Cada operador terá de demonstrar à Autoridade, com base na experiência operacional e tendo em conta outros factores relevantes, tais como os conhecimentos científicos actuais, que o seu pedido de prolongamento do PSV assegura um nível de segurança equivalente.

OPS 1.1110

Repouso

1. Repouso mínimo

- 1.1. O período mínimo de repouso que deve ser concedido antes do início de um período de serviço de voo que começa na base terá, pelo menos, uma duração igual à do período de trabalho anterior ou de 12 horas, prevalecendo o período mais longo;
- 1.2. O período mínimo de repouso que deve ser concedido antes do início do período de serviço de voo que começa num local distinto da base terá, pelo menos, uma duração igual à do período de trabalho anterior ou de 10 horas, prevalecendo o período mais longo; quando o período mínimo de repouso for gozado fora da base, o operador proporcionará tempo para oito horas de sono, tendo devidamente em conta as necessidades de deslocação e outras necessidades fisiológicas;
- 1.3. O operador assegurará que os efeitos das diferenças de zonas horárias sobre os membros da tripulação sejam compensados por repouso suplementar nos termos definidos pela Autoridade de acordo como disposto no artigo 8.º
- 1.4.1. Sem prejuízo do disposto nos pontos 1.1 e 1.2 e sob reserva do disposto no artigo 8.º, a Autoridade poderá autorizar períodos de repouso reduzidos.
- 1.4.2. Cada operador terá de demonstrar à Autoridade, com base na experiência operacional e tendo em conta outros factores relevantes tais como os conhecimentos científicos actuais, que o seu pedido de redução do período de repouso assegura um nível de segurança equivalente.

2. Períodos de repouso

- 2.1. O operador deve assegurar que o período de repouso mínimo previsto tal como acima se descreve seja aumentado periodicamente para um período de repouso semanal que seja de 36 horas incluindo duas noites locais, por forma a que nunca decorram mais de 168 horas entre o fim de um período de repouso semanal e o início do período de repouso seguinte. Em derrogação da OPS 1.1095 ponto 1.9, a Autoridade pode decidir que a segunda dessas noites locais tenha início a partir das 20 h se o período de repouso semanal tiver uma duração de pelo menos 40 horas.

Artigo 18.º (Dec.Lei 139/2004)
Períodos mínimos de repouso

1. O período de repouso é contínuo e deve ser antecipadamente calculado
2. O período de repouso é livre de quaisquer obrigações para com o operador e não pode ser interrompido por este.
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.
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.
5. Sem prejuízo dos números seguintes, o período de repouso tem a duração de onze horas, salvo autorização expressa do INAC.
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 de repouso de duração igual à do período de serviço de voo anterior.
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.
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 4.ª zona total ou parcialmente percorrida, ou de 100% do período de serviço de voo, caso este último seja superior.
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.
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.

OPS 1.1115

Prolongamento do período de serviço de voo por motivo de repouso a bordo

1. Sob reserva do disposto no artigo 8.º e desde que cada operador demonstre à Autoridade, com base na experiência operacional e tendo em conta outros factores relevantes tais como os conhecimentos científicos actuais, que o seu pedido assegura um nível de segurança equivalente:

1.1. Reforço da tripulação técnica

A Autoridade estabelecerá os requisitos relativos ao reforço de uma tripulação técnica mínima para efeitos de prolongamento do período de serviço de voo para além dos limites estabelecidos na OPS 1.1105 supra;

Artigo 10º (Dec.Lei 139/2004)
Período de serviço de voo com tripulação reforçada

1. Em caso de tripulação reforçada, os limites máximos de serviço de voo previstos no artigo anterior são os constantes do quadro n.º 3, publicado em anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

ANEXO - 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.

2. *Devem existir a bordo as condições de descanso previstas no artigo 17.º*
3. *O tempo de voo total aos comandos e o descanso a bordo devem ser distribuídos equitativamente por todos os membros da tripulação técnica.*
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.o 1 não pode exceder oito horas em cada semana, relativamente a cada tripulante, sem prejuízo dos limites constantes do quadro n.o 5, publicado em anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.*
5. *Não podem ser efectuadas mais de três aterragens dentro dos limites de períodos de serviço de voo constantes do quadro n.o 3*
6. *Caso se efectuem quatro aterragens, os limites referidos no número anterior são reduzidos em duas horas.*

Artigo 17 º (Dec.Lei 139/2004)
Condições de descanso

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.*
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.*
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.*

1.2. Tripulação de cabina

A Autoridade estabelecerá os requisitos relativos ao repouso mínimo em voo necessário ao(s) membro(s) da tripulação de cabina quando o período de serviço de voo exceder as limitações definidas na OPS 1.1105 supra.

OPS 1.1120

Circunstâncias imprevistas em operações de voo reais — Prerrogativas do comandante

1. Tendo em conta a necessidade de controlar atentamente as situações adiante explicitadas, durante uma operação de voo real que se inicia no momento da apresentação ao serviço, os limites dos períodos de serviço de voo, dos períodos de trabalho e dos períodos de repouso estabelecidos na presente subparte poderão ser alterados, caso ocorram circunstâncias imprevistas. Tais alterações deverão ser consideradas aceitáveis pelo comandante, após consulta dos restantes membros da tripulação e deverão respeitar necessariamente as seguintes condições:

Artigo 14 º (Dec.Lei 139/2004)

- 1- *Por razões operacionais imprevistas, ocorridas a partir da apresentação do tripulante para o serviço, o período de voo pode exceder, por decisão do Comandante, até duas horas os limites constantes dos quadros anexos ao presente diploma.*
- 2- *Sempre que o período de serviço de voo exceder em mais de 30 minutos os limites constantes dos quadros anexos ao presente diploma, o Comandante deve apresentar ao Operador um relatório justificativo.*
- 3- *O Operador deve enviar ao INAC o relatório previsto no número anterior, no prazo máximo de 15 dias.*
- 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”.*

- 1.1.1. Se, no último sector 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 um destino alternativo;
- 1.2. Em circunstâncias especiais susceptíveis de causar fadiga extrema, e após consulta dos tripulantes afectados, 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.

NOTA: Os quadros supra referidos estão alterados pelos limites da subparte Q e Directiva.

OPS 1.1125

Período de serviço de assistência

1. Assistência no aeroporto

- 1.1. O membro da tripulação está de assistência no aeroporto desde o momento em que se apresenta ao serviço no local habitual de apresentação ao serviço até ao final do período de assistência comunicado.
- 1.2. O serviço de assistência no aeroporto é contabilizado integralmente para efeitos da determinação das horas de serviço cumulativas.
- 1.3. Sempre que a assistência no aeroporto seja imediatamente seguida de um serviço de voo, a relação entre essa assistência no aeroporto e o serviço de voo atribuído será definida pela Autoridade. Nesse caso, a assistência no aeroporto será adicionada ao período de trabalho referido nos pontos 1.1 e 1.2 da OPS 1.1110 para efeitos do cálculo do repouso mínimo.
- 1.4. Sempre que a assistência no aeroporto não resulte na atribuição de um serviço de voo, será seguida, pelo menos, de um período de repouso nos termos definidos pela Autoridade.
- 1.5. Durante a assistência no aeroporto, o operador deve pôr à disposição do membro da tripulação um local tranquilo e confortável não aberto ao público.

2. Outras modalidades de assistência (incluindo a assistência em hotel)

- 2.1. Sob reserva do disposto no artigo 8º, as restantes modalidades da assistência serão regulamentadas pela Autoridade, tendo em conta os seguintes aspectos:

Artigo 13º (Dec.Lei 139/2004) **Período de serviço de assistência**

1. *A duração máxima do período de serviço de assistência é de doze horas consecutivas.*
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.*
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.o*

- 2.1.1. Todas as actividades devem ser incluídas numa escala de serviço e/ou previamente comunicadas.
- 2.1.2. O início e o fim do período de serviço de assistência serão previamente estabelecidos e comunicados.
- 2.1.3. Será determinada a duração máxima de um período de serviço de assistência num local que não seja um local especificado de apresentação ao serviço.
- 2.1.4. Será definida a relação entre a assistência e o serviço de voo atribuído na sequência do período de serviço de assistência, tendo em conta as instalações ao dispor do membro da tripulação para repousar e outros factores relevantes.
- 2.1.5. Será definida a contagem dos períodos de serviço de assistência para efeitos da determinação das horas de serviço cumulativas.

OPS 1.1130
Alimentação

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 seis horas.

OPS 1.1135
Registo dos períodos de serviço de voo, de trabalho e de repouso

1. O operador deve assegurar que os registos da tripulação incluam:
 - a) Os tempos de voo reais;
 - b) O início, a duração e o fim de cada período de trabalho ou período de serviço de voo;
 - c) Os períodos de repouso e os dias de folga, e que sejam mantidos de forma a garantir o respeito das disposições previstas na presente subparte; serão disponibilizadas cópias destes registos aos tripulantes, mediante pedido.
2. Caso os registos detidos pelo operador nos termos do n.º 1 não incluam todos os seus períodos de serviço de voo, períodos de trabalho e períodos de repouso, o membro da tripulação em causa deve manter um registo individual que inclua
 - a) Os tempos de voo reais;
 - b) O início, a duração e o fim de cada período de trabalho ou período de serviço de voo; e
 - c) Os períodos de repouso e os dias de folga.
3. Os membros da tripulação devem apresentar os seus registos, mediante pedido, a todos os operadores que utilizem os seus serviços, antes de iniciarem um período de serviço de voo.

4. Os registos devem ser mantidos durante um período mínimo de 15 meses civis a contar da data da última entrada significativa, ou durante um período superior se a legislação nacional o exigir.
5. Além disso, o operador deve arquivar separadamente todos os relatórios do comandante da aeronave sobre os períodos de serviço de voo prolongados, as horas de voo aumentadas e os períodos de repouso reduzidos no exercício das suas prerrogativas durante, pelo menos, seis meses após a ocorrência do evento.

Artigo 19º (Dec.Lei 139/2004)
Folga semanal e dia de folga

1. O operador deve assegurar ao tripulante:
 - a) Uma folga semanal em cada sete dias consecutivos;
 - b) Sete dias de folga locais por cada mês;
 - c) 24 dias de folga por cada período de 12 semanas consecutivas;
 - d) 96 dias de folga locais por cada ano.
2. Para efeito de contagem do previsto nas alíneas b), c) e d) do número anterior, a folga semanal é contada como dia de folga
3. Para efeitos de contagem do previsto na alínea a) do n.º 1, a folga semanal tem de iniciar-se, pelo menos durante o 7.º dia.
4. Os períodos de repouso podem ser incluídos nas folgas semanais e nos dias de folga.

Artigo 20º (Dec.Lei 139/2004)
Férias

1. O pessoal móvel da aviação civil tem direito a férias anuais remuneradas de 22 dias úteis.
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.
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.

Artigo 21º (Dec.Lei 139/2004)
Contra-ordenações

1. Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, são classificadas de infracções muito graves:
 - a) A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 1 do artigo 3.º;
 - b) A inexistência de exame médico gratuito proporcionado pelo operador aos trabalhadores móveis da aviação civil, violando o disposto nos n.os 1 e 4 do artigo 6.º;
 - c) O desrespeito do sigilo médico pelo operador, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 6.º
 - d) 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 7.º;
 - e) A falta de aprovação pelo INAC do programa de segurança e de protecção da saúde, nos termos do n.º 3 do artigo 7.º;
 - f) 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 9.º;
 - g) A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 2 do artigo 9.º

- h) *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 9.º;*
 - 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 10.º;*
 - j) *A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 5 do artigo 10.º;*
 - l) *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 10.º;*
 - m) *A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 4 do artigo 11.º;*
 - n) *A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 5 do artigo 11.º;*
 - o) *A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 6 do artigo 11.º;*
 - p) *A violação, pelo tripulante ou pelo operador, do disposto no n.º 10 do artigo 11.º;*
 - q) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 1 do artigo 12.º;*
 - r) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 2 do artigo 12.º;*
 - s) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 4 do artigo 12.º;*
 - 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 14.º;*
 - u) *A não apresentação ao operador, pelo comandante, do relatório justificativo, nos termos do n.º 2 do artigo 14.º;*
 - v) *O não envio ao INAC, pelo operador, do relatório justificativo, nos termos do n.º 3 do artigo 14.º;*
 - w) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 1 do artigo 19.º*
2. *Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, são classificadas de infracções graves:*
- a) *A falta da comunicação, pelo operador ao INAC, prevista no n.º 3 do artigo 3.º;*
 - 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 5.º;*
 - c) *A não disponibilização, pelo operador ao INAC, quando solicitado, dos registos referidos no n.º 2 do artigo 5.º;*
 - d) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 4 do artigo 14.º;*
 - e) *A violação, pelo operador, do disposto nos n.os 1,2 e 3 do artigo 17.º;*
 - f) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 4 do artigo 18.º;*
 - g) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 5 do artigo 18.º;*
 - h) *A violação, pelo operador, do disposto no n.º 6 do artigo 18.º;*
 - i) *A violação, pelo operador, do disposto no n.º 7 do artigo 18.º*
3. *Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, são classificadas de infracções leves:*
- a) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 7 do artigo 11.º;*
 - b) *A violação, pelo operador ou pelo tripulante, do disposto no n.º 8 do artigo 11.º;*
 - 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 13.º*
4. *Compete ao INAC a instauração e instrução dos processos de contra-ordenação relativos às infracções previstas no presente diploma.*
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.*