

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei nº 66/2009

de 28 de Dezembro

A organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil encontra-se regulada de forma ténue e dispersa nos regulamentos aeronáuticos de Cabo Verde, CV-CARs e nos manuais das companhias aéreas nacionais, o que tem originado algum embaraço à gestão do tempo de trabalho desse pessoal, designadamente, no tempo de trabalho do pessoal tripulante do operador cabo-verdiano que emprega o maior número de tripulantes.

Querendo produzir normas uniformes para garantir a segurança de voo e a consequente protecção da saúde e a segurança dos trabalhadores, introduz-se no ordenamento jurídico nacional, o presente diploma que limita o período de serviço de voo e de trabalho e que estabelece os requisitos de repouso do pessoal móvel da aviação.

O presente diploma almeja, por um lado, assegurar ao pessoal de bordo, no início e durante cada período de serviço de voo, o domínio e a utilização de todas as suas capacidades físicas e psíquicas, bem como, assegurar que os mesmos disponham de adequadas condições de trabalho. Por outro lado, anseia permitir uma maior capacidade de concorrência entre os operadores aéreos nacionais e estrangeiros.

Considerando as condicionantes específicas da actividade em causa, estabelece o presente diploma, um conjunto de requisitos que devem ser cumpridos pelos operadores e pelos membros da tripulação, por forma a que os voos decorram em condições de segurança e com o menor risco para os tripulantes e as demais pessoas.

Com a aprovação do presente diploma o sistema jurídico nacional fica reforçado, passando a ter normas com maior força legal no que respeita às condições de repouso e de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, particularmente, as condições fortemente concorrenciais vigentes no sector tornam-se mais favoráveis aos operadores nacionais, ficando salvaguardado também, a questão de segurança de voo.

Por fim, importa aludir que foram tipificadas no presente diploma, os ilícitos contra-ordenacionais passíveis de ser cometidos tanto por pessoas colectivas, como por pessoas singulares, conformando-se o mesmo princípio constante do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-lei n.º 57/2005, de 29 de Agosto.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea a) do n.º 2 do artigo 203º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1º

Objecto

1. O presente diploma 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.

2. A limitação dos tempos 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.

Artigo 2º

Âmbito de aplicação

1. As disposições contidas no presente diploma são aplicáveis à operação de qualquer aeronave civil que efectue transporte aéreo comercial por qualquer operador, cuja sede principal de negócios se situe em Cabo Verde.

2. O presente diploma não é aplicável a aeronaves públicas, nem a aeronaves afectas ao trabalho aéreo.

Artigo 3º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- 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;
- b) «Autoridade aeronáutica»: A Agência de Aviação Civil (AAC) ou qualquer outra entidade que a venha a substituir;
- c) «Hora de apresentação»: Hora determinada pelo operador para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço;
- d) «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;
- e) «Pessoal móvel da aviação civil»: Membros da tripulação de bordo de uma aeronave civil, empregues por operadores nacionais na execução de quaisquer operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio;
- f) «Trabalho (*Duty*)»: Qualquer tarefa que um membro da tripulação deva executar associada às actividades de um titular de um Certificado do Operador Aéreo;
- g) «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;

- h) «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 e que 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;
- i) «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;
- j) «Dia local»: Período de 24 (vinte e quatro) horas que começa às 0 (zero) horas, hora local;
- k) «Noite local»: Período de 8 (oito) horas compreendido entre as 22 (vinte e duas) horas e as 8 (oito) horas, hora local;
- l) «Dia de folga único»: Um dia de folga único inclui duas noites locais. No dia de folga pode ser incluído um período de repouso;
- m) «Membro da tripulação em funções»: Membro da tripulação que presta serviço numa aeronave durante um voo ou parte de um voo;
- n) «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, entendido como o tempo de deslocação entre a residência e o local indicado de apresentação ao serviço e vice-versa ou o tempo de transferência entre um local de repouso e o início do serviço e vice-versa;
- o) «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;
- p) «Período de serviço de assistência»: Período definido de tempo durante o qual um membro da tripulação deve estar disponível, por ordem do operador, e contactável para ser escalado para um serviço de voo, posicionamento ou outro trabalho, sem que entretanto ocorra um período de repouso;
- q) «Período crítico do ritmo circadiano»: Período compreendido entre as 2 (duas) horas e as 5 (cinco) horas e 59 (cinquenta e nove) minutos. Numa faixa de três zonas horárias, o período crítico do ritmo circadiano refere-se à hora

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

- r) «Sector»: Período de serviço de voo compreendido entre uma descolagem e a aterragem imediatamente seguinte;
- s) «Série de voos»: Conjunto de voos entre os quais não tenha havido período de repouso;
- t) «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;
- u) «Tempo de voo real (*Blocktime*)»: Tempo decorrido entre o momento em que o avião começa a descolar-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;
- v) «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;
- w) «Tripulação técnica»: Conjunto de tripulantes, com funções específicas resultantes das suas licenças e qualificações, envolvidos na condução da aeronave;
- x) «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 15° de longitude, ou seja, uma hora de tempo.

Artigo 4º

Condições exigíveis ao tripulante e ao operador

1. Os membros da tripulação não devem prestar serviço de voo, nem o operador lho pode exigir, se considerarem estar ou poder vir a estar de tal modo fatigados ou indispostos que o voo possa ser posto em perigo.
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 à autoridade aeronáutica.
4. Os voos de lazer efectuados em aeronaves de massa máxima à descolagem até 2750 (dois mil setecentos e cin-

quenta) kg não são considerados para efeitos do número dois, à excepção dos voos efectuados com o propósito de ministrar instrução a qualquer título.

Artigo 5º

Responsabilidades do operador e dos membros da tripulação

1. O operador deve estabelecer um regime de limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho, período de serviço de assistência e requisitos de repouso para os membros da tripulação, devendo essas actividades constar de uma escala de serviço previamente comunicadas.

2. O operador deve assegurar, relativamente a todos os seus voos, o cumprimento com quaisquer outras disposições aplicadas pela autoridade aeronáutica em conformidade com o disposto no presente diploma para efeitos de manutenção da segurança.

3. O operador deve assegurar 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.

4. O operador deve designar uma base para cada membro da tripulação e assegurar, com antecedência suficiente, a elaboração e a publicação das escalas de serviço, o planeamento dos dias de folga e a sua comunicação aos membros da tripulação, para permitir aos mesmos planearem o repouso adequado.

5. 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.

6. O operador deve atribuir turnos de serviço que evitem práticas indesejáveis, tais como a alternância de turnos de dia e turnos de noite ou do posicionamento dos membros da tripulação que perturbem gravemente os padrões normais de sono e trabalho.

7. 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.

8. O operador deve assegurar que os períodos de serviço de voo sejam planeados e suficientemente longos, de modo a permitir que os membros da tripulação superem os efeitos dos serviços anteriores e estejam bem repousados no início do período de serviço de voo seguinte para prestarem serviço de acordo com níveis satisfatórios de segurança em todas as circunstâncias.

9. 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.

Artigo 6º

Derrogações

1. A autoridade aeronáutica pode conceder derrogações aos requisitos previstos no presente diploma, em conformidade com a regulamentação e os procedimentos aplicáveis, após consulta das partes interessadas.

2. Cada operador deve demonstrar à autoridade aeronáutica, 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, incluindo a adopção de medidas de compensação adequadas, conforme necessário.

Artigo 7º

Manual de operações de voo

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.

Artigo 8º

Fiscalização

1. Compete à autoridade aeronáutica, sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades, fiscalizar o cumprimento do presente diploma, designadamente através da realização de inspecções e da consulta dos relatórios dos operadores e dos comandantes e demais documentos apropriados.

2. O operador deve manter pelo período regulamentado e colocar à disposição da autoridade aeronáutica, quando solicitado, registos detalhados sobre os tripulantes referentes a:

- a) Tempos de voo reais;
- b) Início, duração e fim de cada período de trabalho ou período de serviço de voo;
- c) Períodos de repouso e os dias de folga.

Artigo 9º

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 são 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 número 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 número 1 do presente artigo são suportados pelo operador.

Artigo 10º

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 pela autoridade aeronáutica.

Artigo 11º

Normas operacionais excepcionais

1. Em caso de reconhecida necessidade, a autoridade aeronáutica 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 3 (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.

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 pela autoridade aeronáutica, tendo em conta a natureza da operação em causa.

3. O pedido de derrogação às normas operacionais previstas no presente diploma deve ser efectuado de acordo com o e estabelecido no número 2 do artigo 6º.

CAPÍTULO II

Períodos de serviço de voo, de trabalho e de repouso

Artigo 12º

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

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

- a) 190 (cento e noventa) horas num período de 28 (vinte e oito) dias consecutivos, distribuídas tão

regularmente quanto possível ao longo de todo esse período; e

- b) 60 (sessenta) horas num período de 7 (sete) dias consecutivos.

2. 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 (novecentas) horas de voo num ano civil;
- b) 100 (cem) horas de voo num período de 28 (vinte e oito) dias consecutivos.

Artigo 13º

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

1. O operador estabelece 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 aeronáutica.

2. O limite máximo diário de base de serviço de voo é de 13 (treze) horas.

3. Destas 13 (treze) horas, são deduzidos 30 (trinta) minutos para cada etapa a partir da terceira, com uma redução máxima total de 2 (duas) horas.

Artigo 14º

Prolongamento do limite máximo diário do PSV

1. O limite máximo diário do PSV pode ser prolongado por 1 (uma) hora no máximo.

2. Não são autorizados prolongamentos num PSV básico de 6 (seis) ou mais sectores.

3. Quando um PSV se sobrepuser ao período crítico do ritmo circadiano por um período máximo de 2 (duas) horas, os prolongamentos são limitados a 4 (quatro) sectores, no máximo.

4. Quando um PSV se sobrepuser ao período crítico do ritmo circadiano por um período superior a 2 (duas) horas, os prolongamentos são limitados a 2 (dois) sectores, no máximo.

5. No máximo, pode haver 2 (dois) prolongamentos num período de 7 (sete) dias consecutivos.

6. Caso um PSV seja planeado de forma a utilizar um prolongamento, o período mínimo de repouso antes e depois do voo é acrescido de 2 (duas) horas ou, alternativamente, o período de repouso depois do voo, e só este, é acrescido de 4 (quatro) horas.

7. Caso os prolongamentos sejam utilizados para PSV consecutivos, os períodos de repouso antes e depois do voo entre as 2 (duas) operações decorrerão consecutivamente.

8. Não são autorizados prolongamentos num PSV quando este se iniciar no período compreendido entre as 22 (vinte e duas) horas e as 4 (quatro) horas e 59 (cinquenta e nove) minutos.

9. 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 1 (uma) hora.

10. Os horários planeados devem permitir a conclusão dos voos no PSV máximo autorizado; para facilitar a obtenção deste resultado, o operador intervém, 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% (trinta e três por cento) dos voos nesse horário durante um período sazonal previsto.

Artigo 15º

Período de serviço de voo repartido (*SplitDuty*)

1. A autoridade aeronáutica pode autorizar uma operação baseada num PSV prolongado que inclua um intervalo, comumente designado por período de serviço de voo repartido.

2. Nos casos de serviço de voo repartido, os limites máximos previstos no artigo 13º são aumentados de acordo com as condições a seguir, desde que o sector ou a soma de sectores antes do intervalo, ou o sector posterior ao intervalo, não exceda 10 (dez) horas e o tempo total do período de serviço de voo repartido não exceda 20 (vinte) horas:

- a) Quando a duração do intervalo consecutivo máximo for inferior a 3 (três) horas, não é permitido nenhum aumento do período de serviço de voo repartido;
- b) Quando a duração do intervalo consecutivo máximo for superior a 3 (três) horas, mas inferior a 7 (sete) horas, o período de serviço de voo repartido pode ser aumentado em 50% (cinquenta por cento) do tempo de duração do intervalo;
- c) Quando a duração do intervalo consecutivo máximo for superior a 7 (sete) horas, mas inferior a 11 (onze) horas, o período de serviço de voo repartido pode ser aumentado em 2/3 (dois terços) do tempo de duração do intervalo.

3. Para efeitos dos limites semanais, mensais, e anuais previstos no artigo 12º, o tempo do intervalo igual ou inferior a 8 (oito) horas é contado a 100% (cem por cento) e o tempo do intervalo superior a 8 (oito) horas é contado a 50% (cinquenta por cento).

4. Não pode haver uma diferença superior a 2 (duas) zonas horárias entre o ponto de início do serviço de voo e o ponto onde tem lugar o intervalo.

5. Quando o intervalo for inferior a 6 (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.

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.

7. Sempre que o intervalo for igual ou superior a 6 (seis) horas, o repouso deve ocorrer em alojamento adequado.

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 2 (duas) vezes em cada 7 (sete) dias consecutivos, devendo sempre existir entre um e outro um período de repouso que inclua uma noite local.

Artigo 16º

Posicionamento

1. O tempo despendido em operações de posicionamento é contabilizado como tempo de trabalho.

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

3. Um sector de posicionamento imediatamente posterior a um sector em funções não é incluído no PSV, mas é tido em conta para o cálculo do repouso mínimo definido nos nºs 3, 4 e 5 do artigo 18º.

Artigo 17.º

Período de serviço nocturno

1. Um tripulante não pode efectuar, nem o operador lho pode exigir, mais de 2 (dois) períodos de serviço nocturno consecutivos.

2. No caso de serem efectuados 2 (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 3 (três) períodos de serviço nocturno numa semana, dos quais 2 (dois) podem ser consecutivos se forem antecedidos ou precedidos de 1 (um) dia de folga.

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 nºs 3 e 5 não podem ser cumuladas.

Artigo 18º

Repouso

1. O operador deve comunicar ao tripulante, com a antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas, a necessidade de efectuar qualquer voo, de forma que este possa planear o seu período de repouso.

2. O operador deve fornecer alojamento adequado ao tripulante sempre que este, por imposição de serviço, tenha de cumprir períodos de repouso fora da base.

3. O período mínimo de repouso, que deve ser concedido antes do início de um período de serviço de voo que começa na base, tem, pelo menos, uma duração igual à do período de trabalho anterior ou de 12 (doze) horas, prevalecendo o período mais longo.

4. 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 tem, pelo menos, uma duração igual à do período de trabalho anterior ou de 10 (dez) horas, prevalecendo o período mais longo.

5. Quando o período mínimo de repouso for gozado fora da base, o operador proporciona tempo para 8 (oito) horas de sono, tendo devidamente em conta as necessidades de deslocação e outras necessidades fisiológicas.

6. Quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do período de serviço de voo for igual ou superior a 3 (três) zonas horárias, o período de repouso tem a duração de 14 (catorze) horas, acrescidos de 30 (trinta) minutos por cada zona horária a partir da quarta zona, total ou parcialmente percorrida, ou uma duração igual à do período de trabalho anterior, prevalecendo o período mais longo.

7. Sem prejuízo do disposto nos números 3 e 4, a autoridade aeronáutica pode autorizar períodos de repouso reduzidos.

8. Cada operador tem de demonstrar à autoridade aeronáutica, 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.

9. O operador deve assegurar que o período de repouso mínimo previsto no presente artigo seja aumentado periodicamente para um período de repouso semanal que seja de 36 (trinta e seis) horas, que pode incluir o dia de folga único, por forma a que nunca decorram mais de 168 (cento e sessenta e oito) horas entre o fim de um período de repouso semanal e o início do período de repouso seguinte.

10. Desde que haja um pedido de derrogação submetido pelo operador, nos termos do artigo 6º, a autoridade aeronáutica pode decidir que a segunda das 2 (duas) noites locais referidas no número anterior tenha início a partir das 20 (vinte) horas se o período de repouso semanal tiver uma duração de pelo menos 40 (quarenta) horas.

Artigo 19º

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

As condições de descanso a bordo são regulamentadas pela autoridade aeronáutica, conforme necessário.

Artigo 20º

Prerrogativas do comandante em circunstâncias imprevistas

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 no presente diploma poderão ser alterados, caso ocorram circunstâncias imprevistas.

2. As alterações previstas no número anterior devem ser consideradas aceitáveis pelo comandante, após consulta dos restantes membros da tripulação e respeitar necessariamente as seguintes condições:

- a) O período de serviço de voo máximo referido no número 2 do artigo 13º não pode ser prolongado por mais de 2 (duas) horas, excepto se a tripulação técnica tiver sido reforçada, caso em que o período de serviço de voo máximo pode ser prolongado, no máximo, por 3 (três) horas;
- b) 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;
- c) Caso se verifiquem as circunstâncias previstas na alínea b), o período de repouso subsequente ao período de serviço de voo pode ser reduzido, mas não deve nunca ser inferior ao período mínimo de repouso definido nos números 4 e 5 do artigo 18º;
- d) 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.

3. O operador deve garantir que:

- a) O Comandante lhe apresente um relatório sempre que, no exercício das suas prerrogativas, decida prolongar um período de serviço de voo ou reduzir um período de repouso durante a operação real; e
- b) Quando o prolongamento de um período de serviço de voo ou a redução de um período de repouso for superior a 1 (uma) hora, seja enviada à autoridade aeronáutica uma cópia do relatório, ao qual o operador adita as suas observações, no prazo máximo de 28 (vinte e oito) dias após o evento.

Artigo 21º

Período de serviço de assistência

1. A duração máxima do período de serviço de assistência é de 12 (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 2 (duas) horas, o período de serviço de voo começa a contar imediatamente a 100% (cem por cento) desde o momento da notificação.

3. O tempo do período de serviço de assistência é contabilizado a 25% (vinte e cinco por cento) como período de serviço de voo, exclusivamente para efeitos dos limites semanais, mensais e anuais previstos no artigo 12º.

Artigo 22º

Período de serviço de assistência no aeroporto

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.

2. O serviço de assistência no aeroporto é contabilizado integralmente para efeitos da determinação das horas de serviço cumulativas.

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 é definida pela autoridade aeronáutica, caso em que, a assistência no aeroporto é adicionada ao período de trabalho referido nos nºs 3, 4 e 5 do artigo 18º para efeitos do cálculo do repouso mínimo.

4. Sempre que a assistência no aeroporto não resulte na atribuição de um serviço de voo, é seguida, pelo menos, de um período de repouso nos termos a definir pela autoridade aeronáutica.

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.

Artigo 23º

Outras modalidades do período de serviço de assistência

1. As restantes modalidades da assistência são regulamentadas pela autoridade aeronáutica, tendo em conta os seguintes aspectos:

- a) 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;
- b) A contagem dos períodos de serviço de assistência para efeitos da determinação das horas de serviço cumulativas.

Artigo 24º

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 6 (seis) horas.

Artigo 25º

Férias

1. O pessoal móvel da aviação civil tem direito a férias anuais remuneradas de 22 (vinte e dois) 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 previstos no Código Laboral.

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.

CAPÍTULO III

Disposições contra-ordenacionais

Artigo 26º

Operador aéreo

1. É punido com coima de 500.000\$00 (quinhentos mil escudos) a 5.000.000\$00 (cinco milhões de escudos) o operador aéreo que:

- a) Violar o disposto no n.º 1 do artigo 4º;
- b) Violar o disposto nos nºs 1 ou 4 do artigo 9º;
- c) Desrespeitar o sigilo médico, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 9º;
- d) Deixar de disponibilizar aos trabalhadores, os serviços e meios adequados de protecção e prevenção em matéria de segurança e saúde, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 10º;
- e) Não tiver estabelecido e submetido à aprovação da autoridade aeronáutica, o programa de segurança e de protecção da saúde, em conformidade com o que dispõe os nºs 1 e 3 do artigo 10.º;
- f) Em violação, exceder os limites de períodos de serviço de voo determinados nos artigos 12º, 13º ou nºs 1 ou 8 do artigo 14º;
- g) Violar as condições de prolongamento do período de serviço de voo previstas nos nºs 2, 3, 4, 5 ou 9 do artigo 14º.
- h) Violar o disposto nos números 1, 2 e 4 do artigo 17º;
- i) Permitir que o comandante viole os limites do período de serviço de voo previstos na alínea a) do n.º 2 do artigo 20º;
- j) Não exigir que o comandante apresente o relatório justificativo, nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 20º;
- k) No prazo máximo de 15 (quinze) dias, não enviar à autoridade aeronáutica o relatório justificativo referido na alínea b) do n.º 3 do artigo 20º;
- l) Violar o disposto no n.º 9 do artigo 18º.

2. É punido com coima de 300.000\$00 (trezentos mil escudos) a 3.000.000\$00 (três milhões de escudos) o operador aéreo que:

- a) Deixar de efectuar a comunicação à autoridade aeronáutica, conforme o previsto no n.º 3 do artigo 4º;
- b) Deixar de manter os registos detalhados sobre os tripulantes, pelo período de 3 (três) anos, em conformidade com o determinado no n.º 2 do artigo 8º;
- c) Não disponibilizar à autoridade aeronáutica, quando solicitado, os registos referidos no n.º 2 do artigo 8º;
- d) Violar o disposto no n.º 2 do artigo 18º;
- e) Violar o disposto nos n.ºs 3, 4, 5 ou 6 do artigo 18º.

3. É punido com coima de 200.000\$00 (duzentos mil escudos) a 2.000.000\$00 (dois milhões de escudos) o operador aéreo que:

- a) Em violação, exceder os limites de períodos de serviço de assistência determinado no n.º 1 do artigo 21º;
- b) Violar o disposto nos n.ºs 1 ou 4 do artigo 5º;
- c) Violar o disposto no n.º 1 do artigo 21º.

Artigo 27º

Comandante de aeronave e demais membros de tripulação

1. É punido com coima de 25.000\$00 (vinte e cinco mil escudos) a 500.000\$00 (quinhentos mil escudos) o tripulante que:

- a) Violar o disposto no n.º 1 do artigo 4º;
- b) Em violação, exceder os limites de períodos de serviço de voo estabelecidos no artigo 12º ou nos n.ºs 2, 3, 4 ou 5 do artigo 14º;
- c) Em violação, exceder os limites de períodos de serviço de voo determinado na alínea a) do n.º 2 do artigo 20º;
- d) Violar o disposto nos números 1,2 e 4 do artigo 17º;
- e) Violar os limites do período de serviço de voo previstos na alínea a) do n.º 2 do artigo 20º;
- f) Não observar os limites mínimos de repouso semanal previstos no n.º 9 do artigo 18º.

2. É punido com coima de 25.000\$00 (vinte e cinco mil escudos) a 300.000\$00 (trezentos mil escudos) o tripulante que:

- a) Não observar o período mínimo de repouso estabelecido no n.º 3 do artigo 18º;
- b) Violar as condições de prolongamento do período de serviço de voo previstas nos n.ºs 2, 3, 4, 5 ou 9 do artigo 14º.

3. É punido com coima de 25.000\$00 (vinte e cinco mil escudos) a 200.000\$00 (duzentos mil escudos) o tripulante que:

- a) Não apresentar ao operador o relatório justificativo, nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 20º;
- b) Em violação, exceder os limites de períodos de serviço de assistência determinado no n.º 1 do artigo 21º.

Artigo 28º

Processamento das contra-ordenações

Compete à autoridade aeronáutica ao abrigo do disposto no artigo 295º do Código Aeronáutico, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação, bem como proceder à aplicação das sanções correspondentes, sem prejuízo da competência dos tribunais prevista na lei.

Artigo 29º

Regime subsidiário

Em tudo o que não estiver especialmente regulado no presente diploma é aplicado o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei nº 57/2005, de 29 de Agosto, o Código e regulamentos aeronáuticos, bem como o regime jurídico das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 9/95, de 27 de Outubro.

Artigo 30º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

*José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa
- Maria Madalena Brito Neves*

Promulgado em 11 de Novembro de 2009

Publique-se

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 16 de Novembro de 2009

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

Decreto-Lei nº 67/2009

de 28 de Dezembro

Os fenómenos de origem climatérica ou telúrica com carácter anormal e imprevisível podem verificar em quaisquer das nossas ilhas, tendo como consequência a destruição, total ou parcial, quer de um conjunto de equipamentos indispensáveis ao desenvolvimento económico da ilha quer do parque habitacional, originando uma variedade de problemas complexos do ponto de vista social e humano.