Quinta-feira, 18 de Abril de 2019 | I Série – N.º 53

DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 250,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.imprensanacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».

ASSINATURA

	Ano
As três séries	Kz: 734 159.40
A 1.ª série	Kz: 433 524.00
A 2.ª série	Kz: 226 980.00
A 3.ª série	Kz: 180 133.20

O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série é de Kz: 75.00 e para a 3.ª série Kz: 95.00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.

SUMÁRIO

Assembleia Nacional

Lei n.º 4/19:

Altera os artigos 1.º, 5.º, 11.º, 13.º, 14.º, 16.º, 17.º, 18.º, 58.º, 59.º, 66.º, 71.º e 75.º da Lei n.º 19/14, de 22 de Outubro, que aprova o Código do Imposto Industrial.

Lei n.º 5/19:

Altera os artigos 4.º, 16.º e 44.º da Lei n.º 10/04, de 12 de Novembro — Lei das Actividades Petrolíferas.

Lei n.º 6/19:

Altera o artigo 2.º da Lei n.º 13/04, de 24 de Dezembro, sobre a Tributação das Actividades Petrolíferas. — Revoga toda a legislação que contrarie o disposto na presente Lei.

Ministério dos Transportes

Decreto Executivo n.º 110/19:

Aprova o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 15, sobre Limites de Tempos de Serviço do Pessoal Aeronáutico. — Revoga todas as disposições legais que contrariem o presente Diploma.

ASSEMBLEIA NACIONAL

Lei n.º 4/19
de 18 de Abril

O actual contexto económico voltado para a implementação de medidas internas e externas vocacionadas à dinamização da economia e ao desenvolvimento sócio-económico do País, visando o aumento da iniciativa privada e à captação de investimento externo, impõe alinhar a legislação tributária e fiscal ao Plano de Desenvolvimento Económico.

Atendendo às contingências do Sector Financeiro, a presente alteração visa introduzir ajustes pontuais com vista a introduzir alguma flexibilização, justiça material e equidade no domínio da tributação do rendimento das empresas, tendo em conta a realidade concreta do País, buscando aproximar o modelo actual aos mais evoluídos de tributação;

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos das disposições combinadas do n.º 1 do artigo 102.º, da alínea o) do n.º 1 do artigo 165.º, da alínea d) do n.º 2 do artigo 166.º e do n.º 4 do artigo 167.º, todos da Constituição da República de Angola, a seguinte:

LEI QUE ALTERA O CÓDIGO DO IMPOSTO INDUSTRIAL

ARTIGO 1.º
(Alteração ao Código do Imposto Industrial)

São alterados os artigos 1.º, 5.º, 11.º, 13.º, 14.º, 16.º, 17.º; 18.º, 58.º, 59.º, 66.º, 71.º e 75.º, todos do Código do Imposto Industrial, aprovado pela Lei n.º 19/14, de 22 de Outubro, passam a ter a seguinte redacção:

«ARTIGO 1.º
(Incidência)

1. [...].
2. [...]:
   a);
   b);
   c);
   d);
   e); e
   f) Exercício de profissão liberal no formato societário ou associativo.

ARTIGO 5.º
(Sujeitos passivos)

1. [...]:
   a) As sociedades comerciais, civis com ou sem forma comercial, as cooperativas, as fundações, as associações, os fundos autónomos,

as empresas públicas e as demais pessoas colectivas de direito público ou privado, com sede ou direcção efectiva em território angolano;

b) [...];

c) [...].

2. [...].

ARTIGO 11.°
(Início de actividade)

1. [...].
2. [...].
3. [Revogado].
4. [...].
5. [...].
6. [...].

ARTIGO 13.°
(Proveitos ou ganhos)

1. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...].

2. Não se consideram como proveitos os resultantes de diferenças de câmbio verificados relativamente a elementos do activo e passivo imobilizados superiores a 7% ao ano.

ARTIGO 14.°
(Custos ou gastos)

1. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) [...].

2. Não se consideram como custos os resultantes de diferenças de câmbio verificados relativamente a elementos do activo e passivo imobilizados superiores a 7% ao ano.

ARTIGO 16.°
(Limites à dedutibilidade de custos)

1. Os juros de empréstimos, sob qualquer forma, dos detentores do capital, ou de suprimentos são aceites como custo dedutível, devendo apenas ser acrescido ao lucro tributável a parcela que exceder a taxa média anual de referência dos juros estabelecidos pelo Banco Central.

2. [...].

ARTIGO 17.°
(Documentação de custos)

1. [...].

2. Os custos indevidamente documentados não são aceites como custo dedutível à matéria colectável do imposto.

3. Os custos não documentados não são aceites como custos dedutíveis à matéria colectável do imposto, excepto a autofacturação prevista no regime jurídico das facturas e documentos equivalentes.

4. [...].

5. [...].

6. Entendem-se por despesas indevidamente documentadas, nos termos do n.° 2 deste artigo, aquelas em que a documentação em posse do contribuinte não se encontra em conformidade com os elementos previsto no regime jurídico das facturas e documentos equivalentes.

7. Entendem-se por despesas não documentadas, nos termos do n.° 3 deste artigo, aquelas em que não existe documentação válida de suporte da despesa nos termos da lei, mas em que a sua ocorrência e natureza são materialmente comprováveis.

8. [...]

9. [...]

10. O regime dos custos não documentados e indevidamente documentados é regulado em lei própria.

ARTIGO 18.°
(Custos não aceites fiscalmente)

1. [...]

a) O Imposto Industrial, o Imposto Predial Urbano sobre Imóveis Arrendados, o Imposto sobre os Rendimentos do Trabalho, bem como o Imposto sobre a Aplicação de Capitais;

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...].

2. [...].

ARTIGO 58.°
(Obrigações declarativas)

1. [...].
2. [...].
3. [...].

4. Os contribuintes do Grupo B que apresentam as suas obrigações declarativas nos termos aplicáveis para os contribuintes do Grupo A passam a deduzir 10% das

suas despesas administrativas relacionadas com a aquisição de aplicativo informático e respectivas licenças, contratação de contabilista, bem como outras despesas associadas.

5. O benefício fiscal previsto no número anterior tem uma duração de três exercícios fiscais sucessivos e aplica-se a partir do Exercício Fiscal de 2019.

ARTIGO 59.º
(Determinação da matéria colectável do Grupo B)

1. [...].
2. [...].
3. Não sendo possível identificar o volume total de vendas e serviços prestados, a matéria colectável dos contribuintes, referidos no número anterior, corresponde ao volume total de compras efectuadas e ou aos serviços adquiridos.
4. Não sendo possível identificar o volume total de compras efectuadas ou serviços adquiridos, conforme previsto no número anterior, aplicam-se as regras previstas na tabela dos lucros mínimos.
5. Em qualquer um dos casos previstos nos n.os 2, 3 e 4 do presente artigo, os contribuintes do Grupo B que preencham os requisitos neles previstos sujeitam-se ao pagamento de um adicional de Kz: 200 000,00 (duzentos mil Kwanzas).

ARTIGO 66.º
(Liquidação e pagamento provisório sobre vendas)

1. [...].
2. [...].
3. [...].
4. [...].
5. [...].
6. Pode ser deduzido na liquidação definitiva ou provisória sobre as vendas, o imposto, comprovadamente entregue em excesso nas liquidações provisórias dos exercícios anteriores, até ao limite do prazo de caducidade previsto no Código Geral Tributário.
7. [...].
8. [...].
9. A liquidação a que se refere o n.º 1 do presente artigo pode incidir, a título facultativo, sobre o valor efectivamente recebido das vendas não sujeitas à retenção na fonte, nos primeiros seis meses do exercício fiscal, mediante a aplicação de uma taxa de 2% (dois por cento) sobre o respectivo valor, devendo o contribuinte, nesse caso, submeter os extractos bancários.
10. Os contribuintes que tenham apresentado prejuízo no exercício anterior estão dispensados da liquidação referida nos n.os 2 e 9 do presente artigo.
11. Os contribuintes que se substituem na emissão de facturas aos respectivos fornecedores no regime de autofacturação definido em lei própria devem no momento do efectivo pagamento ao fornecedor pela aquisição de bens, efectuar a retenção na fonte de 2,4%.

ARTIGO 71.º
(Sujeição)

1. [...].
2. [...].
3. [...]:
   a) Actividade educativa, conforme definida na Lei de Bases do Sistema de Educação e Ensino, serviços prestados por jardins-de-infância, berçários e estabelecimentos similares;
   b) [...];
   c) Quaisquer serviços, cujo valor integral da prestação não ultrapasse os Kz: 20 000,00 (vinte mil Kwanzas);
   d) [...];
   e) [...].

ARTIGO 75.º
(Incumprimento das obrigações declarativas)

1. A falta de apresentação de qualquer declaração fiscal, ou a sua entrega após o decurso do seu prazo legal, sujeita o infractor, a pena de multa de Kz: 200 000,00 (duzentos mil Kwanzas) para os contribuintes do Grupo B, que apresentam Declarações de Modelo 2, e Kz: 300 000,00 (trezentos mil Kwanzas) para os contribuintes dos Grupos A e B que apresentam Declaração de Modelo 1, por cada ano de incumprimento, independentemente da entrega do imposto devido e não arrecadado, em consequência da transgressão praticada, sem prejuízo da fiscalização externa.
2. [...].
3. [...].
4. [...].
   a) [...];
   b) [...];
   c) [...].»

ARTIGO 2.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e as omissões resultantes da interpretação e da aplicação da presente Lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 3.º
(Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor à data da sua publicação.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 21 de Fevereiro de 2019.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Fernando da Piedade Dias dos Santos*.

Promulgada aos 11 de Abril de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, João Manuel Gonçalves Lourenço.

Lei n.º 5/19
de 18 de Abril

A reorganização do Sector Petrolífero em Angola afigura-se essencial para a gestão sustentada de recursos de petróleo e gás, contribuindo significativamente para geração de receitas, diversificação da economia e desenvolvimento sócio-económico do País.

Torna-se imperativo o ajuste do modelo de organização do Sector Petrolífero Angolano, de modo a assegurar uma maior coordenação política, a eliminação de conflitos de interesses, o aumento da transparência e da eficiência do Sector e a criação de condições propícias à atracção de investimento.

Tendo em conta os princípios da estabilidade, intervenção mínima e da gestão parcimoniosa dos recursos do País e havendo a necessidade de alterar a entidade detentora dos direitos mineiros;

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos da alínea b) do artigo 161.º e da alínea d) do n.º 2 do artigo 166.º da Constituição da República de Angola, a seguinte:

LEI QUE ALTERA A LEI DAS ACTIVIDADES PETROLÍFERAS

ARTIGO 1.º
(Alteração à Lei das Actividades Petrolíferas)

Os artigos 4.º, 16.º e 44.º da Lei n.º 10/04, de12 de Novembro, Lei das Actividades Petrolíferas, passam a ter a seguinte redacção:

«ARTIGO 4.º
(Princípio da exclusividade da Concessionária Nacional)

1. A Concessionária Nacional é a Agência Nacional de Petróleo e Gás, enquanto detentora dos direitos mineiros.

2. [...]

ARTIGO 16.º
(Transmissão de posição contractual)

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]

7. A Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola, Empresa Pública (SONANGOL-E.P.) goza de direito de preferência nas transmissões referidas no n.º 1, quando as mesmas se processem a não afiliadas da cedente.

8. A Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola, Empresa Pública (SONANGOL-E.P.) goza de direito de preferência na atribuição de um interesse participativo de até 20% e na adjudicação da qualidade de operador nas situações de prorrogação do período de produção nos campos petrolíferos, que atinjam o fim do período de produção, mediante demonstração de capacidade técnica e financeira, de acordo com as práticas internacionalmente aceites pela Indústria Petrolífera.

ARTIGO 44.º
(Atribuição da concessão e da qualidade de associada da Concessionária Nacional)

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]

8. A Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola, Empresa Pública (SONANGOL-E.P.) goza directamente, ou indirectamente através de uma afiliada, de direitos de preferência na atribuição de um interesse participativo de no mínimo 20% nas novas concessões petrolíferas.

9. A Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola, Empresa Pública (SONANGOL-E.P.) goza directamente, ou indirectamente através de uma afiliada, de direitos de preferência na atribuição da qualidade de operador nas novas concessões petrolíferas mediante demonstração de capacidade técnica e financeira, de acordo com as práticas internacionalmente aceites pela Indústria Petrolífera.

10. A Sociedade Nacional de Combustíveis de Angola, Empresa Pública (SONANGOL-E.P.) goza directamente, ou indirectamente através de uma afiliada, de direitos de ser financiada em até 20% nas suas operações de pesquisa pelos associados internacionais no caso de ser não operador.»

ARTIGO 2.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e as omissões resultantes da interpretação e da aplicação da presente Lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 3.º
(Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor à data da sua publicação.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 19 de Março de 2019.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Fernando da Piedade Dias dos Santos*.

Promulgada aos 11 de Abril de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, João Manuel Gonçalves Lourenço.

Lei n.º 6/19
de 18 de Abril

A reorganização do Sector Petrolífero em Angola se afigura premente para desenvolver uma gestão sustentada de recursos de petróleo e gás, contribuindo significativamente para geração de receitas, diversificação da economia e desenvolvimento sócio-económico do País.

Torna-se imperativo o ajuste do modelo de organização do Sector Petrolífero Angolano, de modo a assegurar uma maior coordenação política, a eliminação de conflitos de interesses, o aumento da transparência e da eficiência do Sector e a criação de condições propícias à atracção de investimento.

Tendo em consideração os princípios da estabilidade, intervenção mínima e da gestão parcimoniosa dos recursos do País e havendo a necessidade de alterar a entidade detentora dos direitos mineiros;

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos da alínea b) do artigo 161.º e da alínea d) do n.º 2 do artigo 166.º da Constituição da República de Angola, a seguinte:

LEI QUE ALTERA A LEI N.º 13/04, DE 24 DE DEZEMBRO, SOBRE A TRIBUTAÇÃO DAS ACTIVIDADES PETROLÍFERAS

ARTIGO 1.º
(Alteração à Lei sobre a Tributação das Actividades Petrolíferas)

O artigo 2.º da Lei n.º 13/04, de 24 de Dezembro, sobre a Tributação das Actividades Petrolíferas, passa a ter a seguinte redacção:

«ARTIGO 2.º
(Definições)

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. Concessionária Nacional, Agência Nacional de Petróleo e Gás, enquanto entidade detentora dos direitos mineiros.

[...]».

ARTIGO 2.º
(Revogação)

É revogada toda a legislação que contrarie o disposto na presente Lei.

ARTIGO 3.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e as omissões resultantes da interpretação e da aplicação da presente Lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 4.º
(Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor à data da sua publicação.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 19 de Março de 2019.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Fernando da Piedade Dias dos Santos*.

Promulgada aos 11 de Abril de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, João Manuel Gonçalves Lourenço.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Decreto Executivo n.º 110/19
de 18 de Abril

Considerando que a adopção e implementação das normas e práticas recomendadas — SARPs — dos Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional são condição mister para que um Estado cumpra com um dos elementos críticos inerentes ao sistema de supervisão de segurança operacional da Aviação Civil;

Considerando que as disposições do Anexo 6 Parte I e II à Convenção de Chicago instam os Estados a emendar e adequar o seu sistema normativo às disposições aplicáveis à gestão de fadiga e tempos de serviço do pessoal aeronáutico, para manutenção dos mínimos operacionais de segurança;

Considerando que a Autoridade Aeronáutica tem o poder e o dever de emitir e publicar os Normativos Técnicos Aeronáuticos de Angola, abreviadamente denominadas «NTA», bem como tem o poder de emitir licenças e certificados, de realizar actos e emendar normas procedimentos que considerar necessários para a execução das suas atribuições, decorrentes da referida lei, e os poderes delegados pelo n.º 5 do artigo 10.º da Lei da Aviação Civil, ao Director Geral do INAVIC para emendar os regulamentos de segurança aérea de Angola;

Havendo necessidade de emendar e republicar o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 15 sobre Limites de tempos de Serviço do Pessoal Aeronáutico;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, determino:

ARTIGO 1.º
(Aprovação)

É aprovado em anexo e que é parte integrante do presente Decreto Executivo o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 15, sobre Limites de Tempos de Serviço do Pessoal Aeronáutico.

ARTIGO 2.º
(Revogação)

São revogadas todas as disposições legais que contrariem o presente Diploma.

ARTIGO 3.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões que se suscitarem da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas por Despacho do Ministro dos Transportes.

ARTIGO 4.º
(Entrada em vigor)

O presente Diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 18 de Abril de 2018.

O Ministro, *Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu.*

NORMATIVO TÉCNICO N.º 15

PARTE A — Generalidades

15.001 Aplicabilidade

a) O presente Normativo define os princípios da República de Angola aplicáveis ao período máximo de serviço, ao tempo máximo de voo e aos períodos de descanso, para assegurar que as tripulações operacionais não estejam sujeitas à fadiga durante o exercício das suas funções, ao serviço de um titular de Certificado de Operador Aéreo, de Certificado Operações de Trabalho Aéreo e de Operadores Privados.

b) Este Normativo Técnico é aplicável aos titulares de um COA, de COTA e Operadores Privados, emitidos pela República de Angola e a pilotos, engenheiros de voo, instrutores de voo, pessoal de cabine e despachantes de voo que estejam ao serviço de um titular de COA, COTA e Operadores Privados, doravante designados Operador.

c) Compete à Autoridade, sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades, a fiscalização do cumprimento do presente Normativo Técnico.

d) Para efeitos de fiscalização, a Autoridade tem livre acesso para a realização de inspecções aos registos dos detentores de COA, COTA e Operadores Privados, referentes aos períodos de serviço, tempos de voo, períodos de repouso e folgas dos técnicos engajados na operação do transporte aéreo.

15.003 Definições

a) Para efeitos deste Normativo Técnico, aplicar-se-ão as seguintes definições:

Nota: Outros termos adicionais, relacionados com a aviação civil, podem ser encontrados no Normativo Técnico Aeronáutico n.º 1 — Políticas, Procedimentos e Definições.

1) «**Acomodação Adequada**»: Aposento devidamente acondicionado, bem arejado e apetrechado, com dispositivos de controlo da iluminação e da temperatura ambiente, destinado a ocupação individual, de acordo com os requisitos para o descanso dos tripulantes.

2) «**Ano**»: Período de 52 semanas consecutivas.

3) «**Aterragem**»: Uma aproximação seguida de uma aterragem no local (Pouso) de destino.

i) No caso de um helicóptero, a aproximação pode terminar num voo estacionário com a intenção de:

ii. Embarque e/ou desembarque de ocupantes e/ou tripulantes recorrendo, ou não, a um guincho;

iii. Carga ou descarga, suspensão ou largada de cargas externas.

4) «**Base**»: Local onde a empresa tem a sua sede, ou onde o tripulante normalmente inicia os seus períodos de serviço de voo, ou outro que para o efeito, seja definido no contrato de trabalho entre o tripulante e o operador.

5) «**Comandante**»: Piloto que reunindo os requisitos legalmente exigíveis e designado pelo Operador, exerce o comando da aeronave, incumbindo-lhe a responsabilidade da direcção e condução segura e regulamentar da mesma.

6) «**Dia**»: Período de vinte e quatro horas consecutivas, contadas a partir das 00:00 horas locais.

7) «**Dia de Calendário**»: O período de tempo transcorrido, contado em Tempo Universal coordenado ou Hora Local, que se inicia à meia-noite e termina 24 horas depois, na meia-noite seguinte.

8) «**Dia de Folga**»: Período de vinte e quatro horas (24) durante o qual o tripulante deve estar totalmente dispensado de qualquer tarefa;

9) «**Folga**»: Período de quarenta e oito horas (48) consecutivas durante as quais o tripulante deve estar totalmente dispensado de qualquer tarefa;

10) «**Folga Semanal**»: Período de trinta e seis (36) horas consecutivas durante o qual o tripulante deve ser totalmente dispensado de qualquer tarefa onde se incluam (2) duas noites consecutivas.

11) «**Emergência**»: Situação que põe em perigo vidas humanas, poder causar danos na aeronave, Equipamentos, ou em áreas circundantes.

12) «**Escala Fraccionada**»: É uma planificação de escala que preveja um PSV, composto de (2) dois sectores de voo, com um intervalo entre os sectores, de duração igual ou superior a (3) três horas.

13) «**Fuso Horário**»: Extensão correspondente a 1/24 do globo terrestre e extensão em arco de 15° de longitude equivalente a uma hora em tempo.

14) «**Hora de Apresentação**»: Hora determinada pelo operador, para um tripulante se apresentar para executar qualquer operação de transporte aéreo ou outro tipo de serviço. A hora de apresentação é expressa na hora local da localidade de apresentação.

15) «**INAVIC**»: Instituto Nacional de Aviação Civil.

16) «**Instalações Adequadas**»: Local calmo, confortável, inacessível ao público.

17) «**Intervalo**»: Período inferior ao período de repouso, que conta como tempo de serviço, entre dois PSV, durante o qual o tripulante suspende ou fica dispensado de todas as tarefas.

18) «**Local de Base**»: O local em que o tripulante é colocado pelo operador, a partir do qual normalmente inicia e termina os seus períodos de serviço, e que em circunstâncias normais, vem definido no contrato de trabalho entre o tripulante e o operador, e este último não é responsável pela acomodação do referido tripulante.

19) «**Mês**»: Período de quatro semanas consecutivas.

20) «**Noite Local**»: Período compreendido entre as vinte e duas (22) horas e as seis (6) horas locais.

21) «**Operador Privado**»: detentor de uma licença de transporte aéreo não regular e não remunerado (TNR).

22) «**Período de Assistência**»: O período durante o qual o tripulante se encontra no seu domicílio ou em outro local, situado à distância não superior à distância, entre o seu domicílio e a Base, e disponível para iniciar um Período de Serviço de Voo (PSV), quando solicitado pelo operador.

i) O período de assistência é definido no *Roster*, tendo uma duração máxima de doze (12) horas consecutivas, e sendo contabilizado a ¼, como período de serviço de voo, exclusivamente para efeitos dos limites semanais, mensais e anuais. Quando accionado para voo, o Período de Serviço de Voo (PSV), conta a 100% a partir do momento da notificação.

23) Período de serviço de assistência: O período durante o qual o tripulante se encontra disponível, na base (instalação adequada), para iniciar um período de serviço de voo por ordem do operador. O período de serviço de assistência é definido no *Roster*, tendo uma duração de 6 horas consecutivas, e sendo contabilizado a 50%, como tempo efectivo para Período de Serviço de Voo (PSV).

24) **Período Crítico do Ritmo Circadiano**: Período compreendido entre as duas (2) horas e as 6 horas local.

25) **Período de Descanso (Helicóptero)**: Período no solo, em instalação adequada para descanso, liberto da execução de todo e qualquer serviço, de duração não inferior a trinta (30) minutos, incluído num período de serviço de voo.

26) **Período de Serviço de Assistência (Helicóptero)**: O período compreendido entre a hora em que foi solicitada a comparência do tripulante numa base, pronto para voar, até ao momento em que é dispensado, sem ter executado qualquer tarefa.

27) **O Período de Assistência** é definido no Roster, tendo uma duração máxima de doze (12) horas consecutivas e, nos dias em que ocorram tempos de voo, é contabilizado a 1/3 como período de serviço de voo, exclusivamente para fins dos limites semanais, mensais e anuais.

28) **Período de Notificação**: O intervalo de tempo que o operador concede ao tripulante de assistência, desde o momento em que recebe uma notificação e a hora de apresentação para o serviço notificado.

29) **Período de Repouso**: Período de tempo que antecede o início de um «serviço de assistência» ou de um «Período de Serviço de Voo», isento de qualquer compromisso, tarefa ou responsabilidade para com o detentor do COA COTA e Operadores Privados, para o exercício de actividades do transporte aéreo comercial e que se destina a dar ao tripulante a oportunidade de descanso em alojamento adequado e que inclui onze (11) horas de descanso consecutivas.

30) «**Período de Serviço Nocturno**»: Período de serviço compreendido entre as vinte e duas (23) horas e as seis (6) horas e vinte e nove (29) minutos local.

31) «**Período de Serviço de Voo (PSV)**»: É o período compreendido entre o momento, em que o tripulante depois de um período de repouso, se apresenta para efectuar um voo ou série de voos, e uma (1) hora após o momento em que a aeronave se imobiliza definitivamente, tendo completado o último sector voado.

32) «**Período de Serviço de Voo Fraccionado**»: Período de serviço de voo constituído por dois ou mais sectores separados por um intervalo.

33) «**Posicionamento**»: Entende-se por posicionamento, a deslocação de um tripulante para um determinado local, para iniciar um Período de Serviço de Voo por qualquer meio de transporte que é contabilizado como PSV. Os dias de posicionamento são definidos nos *Roster*, sendo contados como PSV, exclusivamente para efeitos dos limites semanais, mensais e anuais.

34) «**Período de Assistência ou de Reserva**»: Período de tempo durante o qual, o tripulante sem estar escalado para qualquer serviço, fica ao dispor do operador para atribuição de uma tarefa específica. No fim do período de reserva, não é atribuído ao tripulante qualquer período de repouso.

35) «**Sector**»: Período de Serviço de Voo compreendido entre uma descolagem e a aterragem.

36) «**Semana**»: Período de sete (7) dias consecutivos.

37) «**Série de Voos**»: Conjunto de voos, entre os quais não tenha havido período de repouso.

38) «**Tempo de Serviço**»: O tempo total transcorrido desde que, imediatamente após um período de descanso, o técnico aeronáutico inicia qualquer actividade laboral em nome do detentor do COA até que seja totalmente dispensado de todas as tarefas.

39) «**Tempo de Trabalho**»: Qualquer período durante o qual o trabalhador está a trabalhar ou se encontra a disposição da entidade patronal, no exercício da sua actividade ou das suas funções, nos termos do presente NTA.

40) «**Tempo de Posicionamento**»: Tempo a considerar pelo operador para o trânsito de um tripulante, fora da base, entre o local de repouso e o local onde deve apresentar-se para o início de serviço e vice-versa.

41) «**Tempo de Voo (*Block Time*)**»: O período de tempo transcorrido desde que a aeronave inicia o movimento auto propulsado até que é parqueada com os motores desligados.

i) Tempo de Voo — Aviões. O tempo total cronometrado, desde que a aeronave inicia o movimento para a rolagem com o objectivo de descolar até que finalmente é imobilizada após o voo.

ii) Tempo de Voo — Helicópteros. O tempo total cronometrado, desde que as pás do rotor do helicóptero começam a mover-se para o voo, até que o helicóptero é finalmente imobilizado após o voo, e as pás do rotor são paradas.

Nota: A definição de tempo de voo é de necessidade muito genérica, mas no contexto das limitações, aplica-se aos tripulantes de acordo com a definição específica do membro da tripulação de voo. Em função da referida definição, os tripulantes que viajem como passageiros não deverão ser considerados como membros da tripulação de voo, embora tal circunstância tenha de ser tomada em conta na determinação dos períodos de repouso.

42) «**Tempo de Transporte**»: Tempo gasto no transporte de um tripulante, do seu local de residência para o seu local de trabalho, ou vice-versa, após solicitação ou exigência do detentor do COA.

43) «**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.

44) «**Tripulação Mínima**»: Tripulação que estiver aprovada para cada equipamento de voo, pela Autoridade Aeronáutica competente, com o fim de garantir a segurança do voo.

45) «**Tripulação Reduzida**»: tripulação em número inferior ao mínimo de cabine definido para cada equipamento, feita de acordo com o aprovado pela autoridade, conforme manual de operações.

46) «**Tripulações Reforçadas**»: Tripulações que incluem mais pessoal do que o número mínimo exigido para a operação da aeronave e nas quais cada membro da tripulação pode ser dispensado do seu posto de trabalho, por um período de tempo e ser substituído por outro tripulante devidamente qualificado.

47) «**Tripulação Técnica**»: Conjunto de tripulantes, com funções específicas resultantes das suas licenças e qualificações, envolvidos na condução da aeronave.

48) «**Tripulante**»: Indivíduo que desempenha funções específicas a bordo de uma aeronave, de acordo com o estipulado na sua licença, qualificações e/ou autorizações.

49) «**Tripulante em Funções**»: Tripulante actuando de acordo com as suas competências numa aeronave durante um voo, ou parte de um voo.

50) «**Voo**»: O período transcorrido desde a descolagem até a aterragem, também referido como «perna» ou «sector».

15.005 Acrónimos

a) Os seguintes acrónimos são utilizados neste Normativo Técnico:

1) «**COA**» — Certificado de Operador Aéreo;
2) «**COTA**» — Certificado de Operador de Trabalho Aéreo;
3) «**FRMS**» — Sistema de Gestão de Risco de Fadiga;
4) «**PR**» — Período de Repouso;
5) «**PSV**» — Período de Serviço de Voo;
6) «**TV**» — Tempo de Voo;
7) «**TNR**» — Transporte Não Regular.

15.007 Sistema de Gestão do Risco da Fadiga nos Tripulantes de Voo

a) Nenhuma pessoa deve desempenhar funções como membro de uma tripulação de uma aeronave engajada no transporte aéreo comercial, se tiver conhecimento ou suspeitar que sofre de fadiga, cuja intensidade pode perigar a segurança do voo.

b) Nenhuma pessoa deve exigir ou permitir que um tripulante efectue qualquer voo no transporte aéreo comercial, se souber ou suspeitar que o tripulante sofre de fadiga cuja intensidade pode perigar a segurança do voo.

Nota: Ver Apêndice 1 ao NTA 15.007.

15.010 Planeamento de Serviço de Voo

a) Ao efectuar-se o planeamento do tempo de serviço de voo, deve ser incluída uma margem de modo a evitar que se exceda o período máximo de serviço de voo, assim como o tempo máximo de voo.

b) As disposições dos esquemas de serviço de voo, como tipo de escala a utilizar, devem ser incluídas nos volumes do manual de operações de voo aplicáveis ao posto de trabalho do empregado.

c) A Autoridade pode aprovar esquemas, como tipo de escala, especiais de serviço de voo para determinado detentor de COA, COTA.

d) O detentor do COA deve aplicar para os tripulantes de cabine, as mesmas exigências de serviço de voo e de repouso dos tripulantes de voo.

15.013 Responsabilidades pela Manutenção dos Registos

Os detentores de COA e COTA devem garantir que todos os registos necessários para o acompanhamento e verificação dos tempos de voo, de serviço de voo e de repouso dos tripulantes sejam mantidos para permitir a disponibilização de registos actualizados, no momento da pessoa iniciar o seu dia de trabalho ou o seu primeiro voo do dia.

a) Toda a pessoa para a qual a regulamentação aeronáutica aplicável estabeleça períodos máximos de voo e/ou serviço de voo, e períodos mínimos de repouso, deve garantir que os registos exigidos estejam devidamente actualizados na data em que inicia as suas tarefas.

Nota: Ver apêndice ao 15.055 — Modelo de preenchimento de uma folha para o registo de Tempos de Voo (TV) e Períodos de Serviço de Voo (PSV).

PARTE B — Horas de Voo

15.015 Número Máximo de Horas de Serviço de Voo (PSV)

a) Nenhum Operador deve escalar e nenhum tripulante deve aceitar ser escalado para um voo em transporte aéreo comercial e outros, se por via do período de serviço associado, tal tripulante vier a exceder os limites definidos pela Autoridade, para o tempo total de voo e de período de serviço de voo;

b) Nenhum Operador deve escalar, e nenhum tripulante deve aceitar ser escalado para um voo ou série de voos no transporte aéreo comercial e outros, se por via desse período de serviço, tal tripulante vier a exceder:

1) O Máximo de PSV básico é de catorze (14) horas consecutivas de serviço, a menos que a tripulação seja reforçada, ou que a Autoridade tenha aprovado um sistema diferente;
2) Estas 14 horas de Período de Serviço de Voo serão reduzidas em trinta (30) minutos por cada sector além do 3.º Sector, numa redução máxima de 2 (duas) horas;
3) Quando o PSV começa dentro do período Critico do Ritmo Circadiano, o PSV máximo referido em (1) e (2) é reduzido num valor igual ao tempo que está dentro do período do Ritmo Circadiano até um máximo de 2 (duas) horas;
4) Quando o PSV termina numa parte ou abrange a totalidade do período Critico do Ritmo Circadiano, o PSV máximo, será reduzido em 50% da sua sobreposição.

15.017 Número Máximo de Horas de Voo (TV)

a) Ninguém deve escalar e nenhum tripulante deve aceitar ser escalado para um voo em transporte aéreo comercial e outros se, por via do período de serviço (PSV) associado, tal tripulante vier a exceder nove (9) horas de Voo (TV), num período de vinte e quatro (24) horas consecutivas.

b) Ninguém pode marcar ou aceitar um período de serviço em transporte aéreo comercial e outros, se por via do período de serviço (PSV) associado, o tripulante em causa, vier a exceder sete (7) voos, dentro de um dia normal de serviço aplicável ao médio curso.

c) Ninguém pode marcar ou aceitar um período de serviço em transporte aéreo comercial e outros, se o membro da tripulação em causa, por via desse período de serviço, vier a exceder o número de trinta (30) horas de voo para voos domésticos e trinta e cinco (35) horas para voos de longo curso, dentro de um período de sete (7) dias consecutivos.

d) Ninguém pode marcar ou aceitar um período de serviço em transporte aéreo comercial e outros, se o membro da tripulação em causa, por via desse período de serviço, vier a exceder o número de cem (100) horas de voo dentro de um período de vinte e oito (28) dias consecutivos.

e) Ninguém pode marcar ou aceitar um período de serviço em transporte aéreo comercial e outros, se o membro da tripulação em causa, por via desse período de serviço, vier a exceder as 900 horas consecutivas no período de doze (12) meses consecutivos.

f) Sessenta (60) Horas de Período de Serviço de Voo (PSV) — durante sete (7) dias consecutivos;

g) Cento e noventa (190) Horas de Período de Serviço de Voo (PSV) — durante vinte e oito (28) dias consecutivos, devidamente espalhados, tanto quanto praticável.

h) Mil e oitocentas (1.800) Horas de Período de Serviço de Voo (PSV) — durante doze (12) meses consecutivos;

i) Ninguém pode marcar ou aceitar um período de serviço em transporte aéreo comercial, se o membro da tripulação em causa, por via desse período de serviço, vier a exceder os limites de número total de horas de voo, semanal, mensal e anual, número de voos (dia) ou número de horas de Período de Serviço em Voo (PSV), determinados pela Autoridade.

j) O detentor de um COA ao escalar técnicos e membros de tripulação deve utilizar as tabelas deste Normativo Técnico, relativas aos tempos de voo, trabalho e repouso para as operações do transporte aéreo comercial.

15.020 Excesso do Tempo de Voo em Situações Anómalas

a) A Autoridade deve considerar, que determinada pessoa se encontra em conformidade com os normativos prescritos, se exceder as limitações de tempo de voo aplicáveis, num voo previsto para terminar dentro das limitações prescritas, mas:

1) Por razões de força maior ou circunstâncias operacionais fora do controle do operador, ocorridas depois da descolagem, os limites máximos de tempo de voo, especificados no parágrafo 15.017 e os limites cumulativos estipulados no parágrafo 15.027, forem excedidos, para aterrar a aeronave dentro dos limites de segurança no aeroporto de destino ou alternante mais próximo, conforme o que for apropriado;

2) O detentor do COA deve reportar a autoridade, no espaço de cinco (5) dias, os limites de Tempo de Voo (TV) e os limites máximos de tempo de Serviço de Voo (PSV) excedidos, conforme prescritos nas Partes B e C do presente Normativo.

b) O relatório deve conter a descrição das limitações de tempo de voo excedidas, assim como as circunstâncias que determinaram tal extensão.

15.023 Número Máximo de Horas de Instrução

a) Excluindo os briefings e debriefings, os instrutores não podem instruir na aeronave, em simuladores de voo ou outros FTDs (Flight Training Devices), para além dos seguintes limites:

1) Oito (8) Horas dentro de um período de vinte e quatro (24) horas consecutivas;

2) Trinta e seis (36) Horas dentro de um período de sete (7) dias consecutivos.

PARTE C — Períodos de Serviço

15.025 Período Cumulativo de Serviço de Voo: (PSV)

a) No que respeita aos períodos de serviço, ninguém deve escalar e nenhum tripulante deve aceitar ser escalado para períodos de serviço que excedam:

1) Mil e oitocentas (1800) Horas em doze (12) meses consecutivos (PSV);

2) Cento e noventa (190) Horas em vinte e oito (28) dias consecutivos (PSV);

3) Cinquenta e cinco (55) Horas em sete (7) dias consecutivos. (Voos Domésticos) PSV;

4) Sessenta (60) Horas em sete (7) dias consecutivos. (Voos de Longo Curso) PSV.

15.027 Períodos de Serviço de Voo

a) Ninguém deve escalar e nenhum tripulante deve aceitar ser escalado para PSV no transporte aéreo comercial que venha a exceder os limites prescritos pela Autoridade.

b) O tempo máximo de voo permitido num PSV nas operações que utilizarem tripulações múltiplas fica sujeito ao descrito na seguinte tabela:

Hora de Apresentação	Número de Aterragens como Tripulante Operacional				
	2	3	4	5	≥6
0700-1759	1300	1230	1200	1100	1030
1800-2159	1230	1200	1130	1030	1000
2200-0459	1200	1130	1100	0930	0900
0500-0659	1230	1200	1130	1030	1000

Tabela 1

c) O tempo máximo de voo permitido num PSV nas operações que utilizem tripulações de um piloto deve ser conforme a seguinte tabela:

Hora de Apresentação	Número de Aterragens como Tripulante Operacional		
	1-4	5	≥6
0700-1159	1000	0900	0800
1200-1759	0930	0830	0730
1800-2159	0900	0800	0700
2200-0459	0800	0730	0630
0500-0659	0900	0800	0730

Tabela 1.1

1) Para os voos operados por um piloto e sob a regra de voo visual (VFR), os PSV devem ser obtidos a partir da primeira coluna (que ilustra de 1 a 4 aterragens).

i) Neste caso, entretanto não devem ser considerados limites no número de aterragens.

ii) Sempre que o número de aterragens exceder a média de quatro (4) aterragens por hora, deve ser observado um intervalo de pelo menos trinta (30) minutos por cada período de três (3) horas consecutivas.

d) O tripulante é considerado como estando de serviço, se estiver a desempenhar tarefas em nome do detentor do COA, quer sejam ao abrigo de uma escala, a pedido do operador ou iniciadas por sua própria descrição.

e) Todo o tempo passado a bordo de uma aeronave como tripulante efectivo ou de reserva, estando no desempenho das suas tarefas ou em descanso, deve ser incluído na determinação do PSV.

f) Se o operador solicitar o transporte de um tripulante, para posicionamento, com duração superior a quatro (4) horas, metade desse tempo deve ser considerado no cálculo do PSV, a menos que lhe sejam concedidas um mínimo de dez (10) horas de descanso antes de iniciar o serviço de voo para o qual foi escalado.

g) A Autoridade deve considerar que determinada pessoa está em conformidade com os limites de PSV, se tal pessoa exceder tais limites por força de circunstâncias ligadas a emergência ou situações adversas fora do controlo do detentor do COA.

h) O tempo gasto no transporte local efectuado pelo Operador, deve ser considerado como parte do tempo de PSV dos membros da tripulação, contado a partir da hora de recolha pré-estabelecida.

15.030 Período de Serviço Nocturno

a) Ninguém deve escalar e nenhum tripulante deve aceitar ser escalado para efectuar mais de dois (2) períodos de serviço nocturnos consecutivos no espaço de sete (7) dias.

b) No caso de serem efectuados dois (2) períodos de serviço nocturnos consecutivos, apenas um (1) deles pode incluir a totalidade ou parte do período Crítico do Ritmo Circadiano, compreendido entre as 2h00-5h59m;

c) Em caso de alteração operacional imprevista, um tripulante pode completar o segundo período consecutivo de serviço nocturno para regressar a base, sem sujeição a limitação prevista no parágrafo b).

d) Na eventualidade de um tripulante ter de efectuar um terceiro (3.º) período de serviço nocturno, no espaço de sete (7) dias, em que dois (2) podem ser consecutivos, esse 3.º período, deve ser precedido de uma (1) folga semanal (36 horas).

e) 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 parágrafo d).

f) As situações excepcionais previstas nos parágrafos c) e e) não devem ser acumuladas.

15.033 Extensão do Período de Serviço de Voo para Tripulantes

a) O período máximo de serviço de voo (PSV) pode ser estendido sob certas condições, até um máximo de dezoito (18) horas, desde que:

1) Ao longo do PSV não sejam efectuadas mais do que duas (2) aterragens;
2) Existam disponíveis a bordo da aeronave, condições de descanso para os tripulantes; e
3) Cada tripulante seja dispensado de todas as suas tarefas durante 50% do PSV.

Nota: ver apêndice 1 ao NTA 15.007

15.035 Escalas Fraccionadas de Serviço

a) O detentor de um COA pode aumentar o PSV planificado, com a implementação de escalas fraccionadas de trabalho, prescritas pela Autoridade, ao abrigo das seguintes condições:

1) O PSV não deve abarcar mais do que dois (2) períodos de serviço;
2) Deve haver um único intervalo com tempo de descanso suficiente;
3) O tripulante deve ser previamente notificado; e
4) Devem ser providenciadas instalações adequadas; ou
5) Deve ser providenciada acomodação adequada, se o intervalo:

i) For igual ou superior a 6 (seis) horas; ou

ii) Possua 3 (três) ou mais horas dentro do período compreendido entre as 22:00 e as 6.00 horas locais, do ponto onde este se verificar.

b) Sujeito às condições do alínea a), ninguém deve escalar e nenhum tripulante deve aceitar ser escalado para serviços que envolvam escalas fraccionadas de trabalho, a menos que:

1) As partes do PSV imediatamente anteriores e posteriores ao intervalo não excedam dez (10) horas;
2) O total do não PSV exceda às 20 horas.

c) Se o total do tempo do percurso em ambas as direcções, entre o local de serviço e as instalações ou facilidades adequadas para o descanso, exceder a 1 (uma) hora, todo o tempo para além da referida hora deve ser deduzido do intervalo para efeitos de inclusão no cálculo do PSV permitido.

d) O serviço de escalas fraccionadas não deve ser combinado com outras disposições, tendo em vista a extensão do PSV permitido.

e) Com relação ao cumulativo de horas de trabalho, os intervalos entre escalas fraccionadas de trabalho devem ser calculados da seguinte forma:

Intervalos entre Horas Consecutivas	Aumento no Período de Serviço de Voo
0 - 2h59m	NIL
3 - 6h59m	1/2 do Tempo de Intervalo
7-10h59m	2/3 Do tempo de intervalo ou 1,5 do tempo de intervalo se pelo menos oito (8) horas deste, ocorrerem no período das 20.00 - 8.00 hora do local onde tal intervalo acontecer

15.037 Extensão do Período de Serviço de Voo com Tripulações Reforçadas

a) Nenhuma pessoa deve escalar, e nenhum tripulante deve aceitar ser escalado para tarefas que envolvam um Tempo de Serviço de Voo (PSV) com duração superior a 18 horas, a menos que:

1) Para tripulações técnicas de voo com dois (2) pilotos, reforçada em 100%, desde que ao longo do tempo total de serviço de voo (PSV), cada tripulante possa repousar fora do seu posto de trabalho, por um período mínimo correspondente a 50% do total do Tempo de Serviço de Voo (PSV);

2) Para tripulação de cabine, reforçada em 100%, desde que ao longo do tempo total de serviço de voo (PSV), cada tripulante possa repousar fora do seu posto de trabalho por um período mínimo correspondente a 50% do total do Tempo de Serviço de Voo (PSV);

3) Mas, não devem exceder dezasseis (16) horas de Tempo de voo (TV); ou

b) Catorze (14) Horas de Tempo de Serviço de Voo (PSV), para tripulações técnicas de voo de com dois (2) pilotos, reforçada com mais um piloto, PIC com treino para voar a direita, desde que ao longo do tempo total de serviço de voo (PSV), cada tripulante possa repousar fora do seu posto de trabalho por um período mínimo correspondente a 25% do total do Tempo de Serviço de Voo;

c) Catorze (14) horas de Tempo de Serviço de Voo (PSV) para tripulação de cabine, reforçada em 25%, desde que ao longo do tempo total de serviço de voo (PSV), cada tripulante possa repousar fora do seu posto de trabalho por um período mínimo correspondente a 25% do total do Tempo de Serviço de Voo;

d) Mas, não devem exceder doze (12) horas de voo (TV);

e) Para os efeitos das alíneas a), b), c), e d), nenhuma pessoa deve escalar e ninguém deve aceitar uma tarefa que envolva o reforço da tripulação de voo, que exceda:

1) Duas (2) aterragens dentro do mesmo PSV; ou

2) Três (3) aterragens, se forem observadas as seguintes condições:

i) O tempo de voo para cada sector (perna) seja igual ou inferior a três (3) horas;

ii) O período de descanso imediatamente subsequente ao PSV seja acrescido em seis (6) horas.

Máximos de Período de Serviço de Voo (PSV) com Tripulação Reforçada	
Tripulação de dois pilotos ou tripulação técnica de três elementos (PNT), reforçada com mais um piloto. Tripulação de cabina reforçada em 25%	Catorze (14) horas.
Tripulação de dois pilotos ou tripulação técnica de três elementos (PNT), reforçada a 100% Tripulação de cabina reforçada a 100%	Dezoito (18) horas.

15.040 Tipos Mistos de Operações de Voo

a) Nenhuma pessoa deve escalar qualquer membro de tripulação de voo e ninguém deve aceitar realizar diferentes tipos de operações de voo, tais como simulador de voo, treino de qualificação/recorrente em voo/ou terra, assim como actividades de gestão, paralelamente com o exercício das funções no transporte aéreo comercial, salvo se observar o seguinte:

1) Quando um membro da tripulação de voo estiver submetido a acções de formação, tais como simulador ou treino de voo, antes do exercício de funções no transporte aéreo comercial, o tempo efectuado no simulador ou treino de voo, deve ser duplicado, para efeitos de cálculo dos limites do PSV;

2) Quando um membro da tripulação de voo estiver desenvolvendo actividades de gestão em terra, antes do exercício de funções no transporte aéreo comercial, o tempo efectuado no escritório ou gabinete, deve ser contado em 50% para efeitos de cálculo dos limites do PSV.

b) Excluindo os briefings e debriefings, nenhum tripulante envolvido na instrução de simulador de voo, e/ou outros dispositivos de treino, como instrutor ou instruendo, deve ultrapassar:

1) Oito (8) horas, num período de vinte e quatro (24) horas consecutivas, para o instrutor e seis (6) horas de instrução para o instruendo;

(2) Num período de sete (7) dias consecutivos, quarenta (40) horas para o instrutor e trinta (30) horas para o instruendo.

PARTE D — Períodos de Repouso

15.043 Períodos de Repouso: Generalidades

Obrigações Gerais

a) Um operador ao qual tenha sido emitido um COA, ou um tripulante detentor de licença emitida pela Autoridade, devem evitar que a fadiga física e/ou mental dos tripulantes seja afectada negativamente, devido ao planeamento de escalas de serviço de voo.

b) Quanto aos períodos de repouso, ninguém deve escalar e nenhum tripulante deve aceitar:

1) Desempenhar tarefas no transporte aéreo comercial, a menos que tal tripulante tenha beneficiado de um tempo mínimo de repouso, aplicável aos seus deveres, conforme regulamentado pela Autoridade; ou

2) A atribuição de qualquer tarefa no transporte comercial, no decurso do tempo de repouso legalmente exigido.

c) O detentor do COA pode optar pela redução do tempo de repouso de cada membro da tripulação, desde que o faça dentro dos limites estipulados pela Autoridade.

d) Na base ou fora da base operacional do detentor do COA, o tempo gasto no transporte, com referência a hora de recolha pré-estabelecida, não deve ser considerado como parte do tempo de repouso dos membros da tripulação.

e) O tempo transcorrido no transporte, em aeronaves da companhia ou em outras, para posicionamento das tripulações, de ou para a base operacional, a pedido do operador, não deve ser considerado como parte do período de repouso, mas sim considerado em 100% como tempo do PSV e 50% como Tempo de Voo (TV).

15.045 Período Mínimo de Repouso

a) O Período de Repouso é contínuo e deve ser antecipadamente calculado, livre de quaisquer obrigações para com o operador e não pode ser interrompido.

b) O detentor do COA deve assegurar que no início de PSV, o tripulante tenha concluído um Período de Repouso de:

1) Onze (11) horas; ou

2) Pelo menos igual ao período de trabalho precedente, se este for superior a onze (11) horas.

c) O tempo de repouso para períodos de serviço de voo de trabalho fraccionado:

1) Deve ser igual ao total do PSV, incluindo a interrupção;

2) Quando for providenciado alojamento apropriado, o tempo de duração da interrupção (intervalo) do serviço não deve ser incluído nos cálculos do tempo de repouso.

d) O detentor de um COA pode reduzir o tempo de repouso calculado de acordo com a alínea (a), por um período não superior a duas (2) horas, mas nunca inferior a onze (11) horas, desde que:

1) O Período de Repouso seja concluído nos termos do prescrito na alínea a);

2) O tempo reduzido ao período de repouso deve ser adicionado ao período de repouso subsequente, que neste caso não deve ser reduzido; e

3) O valor tempo reduzido ao período de repouso deve ser deduzido do PSV subsequente.

e) Fora da base operacional, o tempo gasto no transporte para que o detentor do COA possa posicionar as tripulações de e para o voo deve ser acrescido ao período de repouso, sempre que o seu somatório exceder duas (2) horas.

f) Quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do período de serviço de voo, for igual ou superior a três (3) fusos horários, o período de repouso deve ter a duração mínima de catorze (14) horas, acrescidas de trinta (30) minutos por cada fuso horário percorrido, a partir do quarto (4.º), fuso total ou parcialmente percorrido; ou

g) 100% do Período de Serviço de Voo (PSV), se este for maior;

h) No regresso à base, os tripulantes depois do repouso estipulado, devem gozar de uma folga semanal de trinta e seis (36) horas, incluindo duas noites.

i) Quando a diferença de longitude entre os pontos de início e fim do Período de Serviço de Voo (PSV) for igual ou superior a seis (6) fusos horários, o Período de Repouso fora da base deve ter a duração igual a vinte e quatro (24) horas, incluindo uma noite local.

j) No regresso a base, os tripulantes depois do repouso estipulado, devem gozar de uma folga de quarenta e oito (48) horas, incluindo duas noites.

15.047 Folga, Folga Semanal e Dia de Folga

a) O detentor de um COA deve dispensar os seus tripulantes de todas as tarefas, para garantir um Período de Repouso de pelo menos:

1) Uma folga de quarenta e oito (48) horas, incluída num período de 7 (sete) dias consecutivos, em que o tripulante deve ser totalmente dispensado do serviço, e contemple duas (2) noites consecutivas; ou

2) Uma folga semanal de trinta e seis (36) horas, incluída num período de 7 (sete) dias consecutivos, em que o tripulante deve ser totalmente dispensado do serviço, onde se incluam duas (2) noites consecutivas, quando a folga prevista no parágrafo 1) coincidir com parte do período de repouso.

3) Oito (8) dias de folga, gozadas na base, dentro de cada período de vinte e oito (28) dias;

4) Vinte e quatro (24) dias de folgas, por cada período de doze semanas consecutivas na base;

5) Noventa e seis (96) dias de folga locais por cada ano.

6) Os períodos de repouso não podem ser incluídos nas folgas semanais ou nos dias de folgas.

7) Para efeitos de contagem do previsto na alínea 2) do parágrafo a), a folga semanal tem de ocorrer dentro do período de sete (7) dias de trabalho consecutivos.

8) Sempre que utilizado o estipulado na alínea 2), se necessário, será utilizado o dia de folga para acerto do número mínimo de folgas previstas para o período de 28 dias consecutivos de trabalho.

15.050 Tempo Acrescido às Folgas Acrescidas

a) Mediante acordo com o tripulante, o detentor de um COA pode incrementar o número de dias de trabalho, fazendo acrescer tempo de repouso aos dias de folga, nos seguintes termos:

1) Para um período de dez (10) dias consecutivos de trabalho, setenta e duas (72) horas gozadas dentro desse período de tempo, na base.

15.053 Férias

a) Sem prejuízo do parágrafo 15.040, o detentor de um COA deve garantir um período de férias anuais remuneradas de vinte e dois (22) dias úteis em cada doze (12) meses de trabalho.

PARTE E — Registo dos Tempos

15.055 Registo dos Tempos de Voo, dos Períodos de Serviço de Voo e de Repouso

a) Deve ser editado regularmente um planeamento da actividade, da escala, para ser disponibilizado às tripulações e à Autoridade.

b) Todos os detentores de um COA devem manter um registo individual de PSV/TV, para cada tripulante e o mesmo deve ser disponibilizado à Autoridade sempre que solicitado.

c) Cópias dos registos individuais de PSV e TV de todos os tripulantes devem ser mantidos pelo operador por um período mínimo de doze (12) meses.

d) Sempre que um tripulante mudar de base ou operador, aquele membro da tripulação deve manter na sua posse um formulário actualizado de todos os registos de PSV e TV efectuados nos 3 meses precedentes, de acordo com Apêndice 1 do parágrafo 15.055.

15.057 Limites de Tempo de Voo (Helicópteros)

a) Estudos do sector na Área de Factores Humanos apresentam uma base científica sólida para melhor adaptação às operações com helicópteros. Estes estudos estão reflectidos nas definições e valores dos tempos de voo e Períodos de Serviço de Voo específicos, para operações com helicópteros, apresentados nos parágrafos seguintes;

b) Os seguintes limites de Tempo de Voo (TV) e de Período de Serviço de Voo (PSV), expressos em horas são aplicados:

Tabela 1.2. Limites de Tempos de Voo e Períodos de Serviço de Voo (HELICÓPTEROS)

Tipo de Aeronave	Tripulação	Máximo Diário		Limite Semana/Mês			Limite em 4 Semanas Consecutiva	Limite em três Períodos de 3 Meses Consecutivos	Limite Anual
		T/V	PSV	TV	PVS	TV Mês	PSV	TV	TV
Helicóptero	Um piloto	7	12	30	60	90	190	260	900
	Dois pilotos	8	12	35	60	90	190	260	900

Nota: Qualquer «Tempo de Voo» executado durante o «Período de Serviço Nocturno» é limitado a seis (6) horas como máximo diário.

c) Os seguintes limites de tempo máximo em espera numa qualquer base, pronto(a) para voo, são aplicados:

Tabela 1.3. Limites de Tempo Máximo em Espera

Tipo de Aeronave	Tripulação	Máximo Diário	7 Dias Consecutivos	Consecutivos 28 Dias	Consecutivos 84 Dias	Limite Anual
Helicóptero	Um piloto	12	84	216	648	2000
	Dois pilotos					

d) **Período de Repouso**: O «Período de Repouso» mínimo que antecede o primeiro voo ou «Tempo em Espera» do dia deve ser de doze (12) horas.

e) **Folgas Semanais**: os pilotos têm direito a uma folga semanal que, por conveniência de serviço, podem ser acumuladas até um máximo de três (3).

15.060 Operação em Sectores Curtos e Repetitivos (Helicópteros)

a) Quando sectores curtos e repetitivos, como os encontrados em missões de offshore, de combate a incêndios, carga suspensa, guinchos ou outras de trabalho aéreo, são executados, os tripulantes envolvidos em tais missões têm direito a um período de descanso de quarenta e cinco (45) minutos a cada três (3) horas de Tempo de Voo.

b) Nas missões de combate a incêndios aplica-se a definição de «sector curto e repetitivo» quando por hora de voo, a tripulação faça dez (10) largadas de água para aeronave multi-piloto e, oito (8) largadas de água para aeronave mono-piloto.

15.063 Prorrogativa do Comandante em Prolongar um Período de Serviço de Voo (PSV) ou Reduzir um Período de Repouso (PR).

a) Prolongar o Período de Serviço de Voo

1) O Comandante pode, se as circunstâncias assim justificarem, depois de se inteirar das condições dos restantes membros da tripulação, prolongar o Período de Serviço de Voo diário para além do definido nas Tabelas 1 — Limites de Tempos de Voo e Períodos de Serviço de Voo (PSV), desde que estejam reunidas as condições de segurança necessárias à conclusão do serviço de regresso a base.

2) É permitida uma extensão até ao máximo de duas (2) horas.

3) Em casos de emergência, o tempo aumentado pode ser maior.

b) Redução de um Período de Repouso

1) O Comandante pode, se as circunstâncias assim o justificarem, e depois de se inteirar das condições dos restantes membros da tripulação, reduzir o Período de Repouso desde que não resulte num período de repouso inferior a nove (9) horas.

2) O exercício desta prorrogativa deve ser considerada como de excepção e não deve ser utilizada para reduzir períodos de repouso sucessivos. Se o período de serviço de voo precedente tiver sido estendido, o período de repouso seguinte não pode ser reduzido, e o Período de Serviço de Voo (PSV) subsequente deve ser reduzido no mesmo valor.

c) Em circunstância alguma, deve o Comandante exercer a prorrogativa de reduzir o período de repouso em lugar apropriado para valores inferiores a nove (9) horas.

d) Reporte do exercício de prorrogativas definidas em a) e b):

1) Sempre que um Comandante proceder a uma extensão do Período de Serviço de Voo, tal ocorrência deve ser reportada a Autoridade, no prazo de três (3) dias após a ocorrência.

2) Em situação de emergência que resulte na extensão por tempo superior a duas (2) horas, ou na sequência de um período de descanso reduzido, o operador deve enviar à Autoridade o relatório do Comandante, juntamente com os comentários do Director de Operações de Voo, no prazo de três (3) dias após a ocorrência.

3) Qualquer redução do período de repouso, deve ser relatada à Autoridade pelo Comandante, em documento próprio, contendo os comentários do Director de Operações de Voo, sobre as circunstâncias, no prazo de três (3) dias após regresso á base.

15.065 Situações Operacionais de Excepção

(a) Em missões de HEMS (Emergências Médicas Sanitárias), durante as quais sejam excedidos os máximos diários em mais de duas (2) horas de tempo de voo e três (3) horas de Período de Serviço de Voo diários, a tripulação só deve iniciar um novo Período de Serviço de Voo, decorridas vinte e quatro (24) horas consecutivas de descanso após terminada a missão.

PARTE F — Sistema de Gestão de Risco e Fadiga

15.067 Obrigações Gerais

a) Um operador de um COA deve evitar que a fadiga física e/ou mental dos tripulantes seja afectada negativamente, por motivos de planeamento de escala.

b) Aplicabilidade

1) Esta Parte é aplicável a todos os operadores que excepcionalmente tenham que fazer aprovar, um sistema FRMS (Sistema de Gestão de Risco e

Fadiga), para operações que não possam estar no cumprimento das exigências prescritas no presente Normativo.

15.070 Aprovação

a) A Autoridade pode aprovar um programa de Gestão de Risco e Fadiga, em substituição das medidas prescritas e regulamentos deste NTA.

b) Para ser elegível a aprovação, o programa FRMS do operador deve estabelecer processos que assegurem um nível de segurança equivalente ou superior aos regulamentos prescritos de gestão de fadiga. Como parte desse processo, a Autoridade deve:

1) Exigir que o operador estabeleça valores máximos para Tempos de Voo (TV), Períodos de Serviço de Voo (PSV) e períodos de serviço, assim como valores mínimos de períodos de descanso. Esses valores devem ser estabelecidos sob critérios de conhecimentos científicos, visando processos de garantia de segurança, aceites pela Autoridade;

2) Determinar o decréscimo dos valores máximos e acréscimo dos valores mínimos, na eventualidade dos dados do operador serem muito altos ou muito baixos, respectivamente;

3) Aprovar qualquer aumento dos valores máximos ou redução dos valores mínimos somente depois de avaliar as justificações do operador para cada mudança, tendo como base a experiência acumulada na gestão do Sistema de Risco e Fadiga, bem como os dados reais da fadiga vivida.

c) Para ser aprovado pela autoridade, o FRMS do operador para gestão da fadiga e riscos relacionados de segurança, deve evidenciar no mínimo, o cumprimento e a implementação integral das exigências estipuladas neste Normativo.

1) O FRMS tem de incorporar princípios e conhecimentos científicos.

2) O FRMS tem de identificar situações reais de fadiga e os riscos associados. O FRMS tem de incorporar medidas para mitigar e corrigir efectivamente, os riscos associados. Essas medidas são de implementação imediata.

3) Providenciar um sistema de supervisão regular e avaliação contínua de cada acção de mitigação dos riscos da fadiga adquirida; ou

4) Providenciar avaliação contínua da performance e melhoramento de todo FRMS.

APÊNDICES

APÊNDICE 1 AO NTA 15.007

a) O estabelecimento de períodos de tempo de voo e de serviço de voo, bem como as respectivas limitações e requisitos de descanso estabelecidos no NTA 15, tem por finalidade assegurar que os Tripulantes Técnicos e Tripulantes de Cabine desempenhem as operações de voo com um adequado nível de vigilância e segurança.

b) Para concretizar este objectivo, são tidos em consideração dois (2) tipos de fadiga:

1) Fadiga de Curta Duração ou Fadiga após Voo, e Fadiga Acumulada.

i) O termo Fadiga de Curta Duração ou Fadiga Após Voo designa a fadiga resultante do voo, que é neutralizada após um período simples de repouso ou dormida;

ii) O termo Fadiga Acumulada designa a fadiga que ocorre depois de uma recuperação incompleta da Fadiga de Curta Duração ou Após Voo, repetida ao longo de um período de tempo.

3) A Autoridade impõe as limitações contidas no Normativo NTA 15, como princípio básico para evitar os dois tipos de fadiga, reconhecendo a necessidade de:

i) Limitar os períodos de Tempo de Voo (TV), como medida de prevenção dos dois tipos de Fadiga;

ii) Limitar os Períodos de Serviço de Voo (PSV), como maneira de evitar a Fadiga Acumulada no caso de serem realizadas tarefas adicionais, imediatamente antes de um voo ou nas escalas intermédias durante uma série de voos (e.g. Gestores membros de Tripulações, Simulador e Treino);

iii) Limitar os tempos totais de período de voo e período de serviço, como maneira de evitar a Fadiga Acumulada durante determinados períodos de tempo;

iv) Assegurar que os elementos da tripulação tenham a oportunidade de repousar para recuperarem da Fadiga antes do início do período de serviço de voo seguinte;

v) Ter em atenção a Fadiga Acumulada sempre que os Tripulantes Técnicos e de Cabina desempenhem outras tarefas relacionadas com as suas funções.

c) Conceitos Operacionais

1) A definição de Períodos de Tempo de Voo, no contexto das limitações de Período de Tempo de Voo, aplica-se aos membros das Tripulações Técnicas e Tripulações de Cabine.

2) Todo o tempo despendido em serviço pode induzir fadiga nas tripulações Técnicas e de Cabine, devendo ser, por conseguinte, tomado em consideração pelo Operador na elaboração do programa de períodos de repouso e descanso para a recuperação.

i) Os períodos de Reserva ou Assistência ao Voo podem ser incluídos como tempo de serviço se apresentarem particularidades que possam induzir Fadiga.

3) A definição de Períodos de Serviço de Voo pretende proteger num período de serviço que incluam, um voo ou séries de voos para os tripulantes Técnicos e de Cabine.

i) Esta definição é criada para incluir todas as tarefas que o tripulante pode ser chamado a executar, desde o momento da apresentação ao serviço até que complete o voo ou série de voos, e o avião estacione com os motores parados.

ii) Considera-se necessário que o Período de Trabalho seja sujeito a limitações por causa das actividades que os tripulantes possam executar durante um extenso período de tempo, que induza, eventualmente, Fadiga de Curta Duração ou Acumulada que afecte negativamente a segurança do voo.

4) O Período de Serviço de Voo deve incluir a duração do tempo pré-definido para o transporte de casa para o local de apresentação para o Serviço e vice-versa.

i) É da responsabilidade dos tripulantes apresentarem-se ao serviço, devidamente repousados.

5) O período de tempo despendido no posicionamento dos Tripulantes por ordem do Operador, faz parte integrante do Período de Serviço, se este período de tempo de transporte for imediatamente seguido de um período de serviço de voo efectivo.

6) Os Operadores devem reconhecer a responsabilidade de um elemento da tripulação que recuse aceitar mais Período de Serviço, quando sofra de fadiga que adversamente afecte a segurança de Voo.

7) A definição de Períodos de Repouso obriga a que os tripulantes sejam libertos de todas as tarefas, com o objectivo de recuperarem da fadiga.

i) A maneira como esta recuperação é feita é da responsabilidade do próprio Tripulante.

ii) Os Períodos de repouso mais extensos devem ser dados numa base regular.

iii) Os Períodos de repouso não devem incluir Períodos de Assistência ou de Reserva para o Voo.

iv) Em todos locais as acomodações adequadas, requeridas para a recuperação da fadiga, nos períodos de repouso, devem ser arejadas e com controlo climático e isoladas de ruídos sonoros externos.

8) A Autoridade, nos processos de decisão sobre valores numéricos dos Limites, como os constantes no presente Normativo Técnico, deve considerar o conhecimento e os princípios científicos relevantes seguidos pela Indústria, os efeitos culturais angolanos e a natureza das operações que os COA e COTA angolanos, se propõem efectuar.

c) Responsabilidade do Operador

1) O Operador de Transporte Aéreo deve reflectir nos seus manuais, os limites requeridos pelo NTA 15, as bases desses limites, o âmbito da operação e o conceito operacional.

i) O Operador deve criar e implementar um Sistema de Gestão de Controlo da Fadiga dos Tripulantes, que deve estar integrado no seu SMS, carecendo de aprovação prévia do Autoridade.

2) Se o Operador planear uma Operação que não se enquadre nos limites do NTA 15, pode solicitar ao Autoridade uma derrogação devidamente justificada, demonstrando através de uma análise de risco, que a derrogação proposta satisfaz um nível equivalente de segurança e que quaisquer implicações que represente para a segurança operacional foram tidas em consideração e eliminadas ou mitigadas.

3) O Operador deve publicar com a antecedência devida o Planeamento dos Tripulantes Técnicos e de Cabina para os Voos, de modo a que estes possam planear com oportunidade o Descanso adequado.

4) Os Operadores de Transporte Aéreo devem ter em consideração os efeitos cumulativos de extensos Períodos de Serviço intervalados com períodos mínimos de Repouso, evitando assim Programa de Voos que impliquem sérias perturbações no padrão de trabalho e descanso estabelecido. Num programa de Voos para os tripulantes, de 28 dias, o Tempo de Repouso nunca deve ser inferior a sete (7) dias, sendo o desejável oito (8) dias. O Programa de Voos deve incluir os períodos das Verificações, sejam em Simulador ou de Rota, os períodos de refrescamento em sala de aula e os de férias.

5) O Planeamento dos Voos pelos operadores de Transporte Aéreo deve ter em consideração o Período de Serviço de Voo (PSV) e/ou período de Serviço, o tempo necessário para preparação do voo, o Tempo de Voo (TV), os tempos de rotação nas escalas, assim como a natureza da operação, para permitir um adequado período de descanso.

6) O Operador de Transporte Aéreo, quando o período de Serviço planeado tiver duração superior a 3 horas, o planeamento deve prever oportunidade para os Tripulantes Técnicos ou de Cabine consumirem uma refeição, destinada a prevenir efeitos negativos no desempenho e rendimento.

7) O Operador de Transporte Aéreo deve indicar uma base residencial para cada tripulante Técnico e de Cabine, a partir da qual o tripulante normalmente inicia e termina o período de serviço ou a série de períodos de serviço. A base residencial deve ser atribuída com carácter permanente.

8) O Operador de Transporte Aéreo não pode obrigar um tripulante Técnico ou de Cabine a operar um avião, se for conhecido ou se houver suspeitas de que o referido tripulante, apresenta um nível de fadiga que possa afectar adversamente a segurança do voo.

d) Responsabilidades dos Tripulantes Técnicos e de Cabine:

1) Um tripulante Técnico ou de Cabine não deve operar aeronaves sempre que se sinta fatigado ou incapaz de desempenhar o serviço, a ponto de poder afectar adversamente a Segurança Operacional.

2) Os Tripulantes Técnicos e de Cabine devem fazer o melhor uso possível das facilidades e oportunidades que lhes são proporcionadas pelo Operador de Transporte Aéreo para fins de Repouso, Descanso e para consumo das suas refeições, planeando e utilizando os períodos de Repouso de forma a assegurar completa recuperação.

e) Limitação de Tempo Máximo para os Tempos de Voo e Períodos de Serviço

1) As limitações incluídas no Normativo NTA 15 foram estabelecidas pela Autoridade, com base científica e na experiência de outras CAA. Para o efeito, a Autoridade comparou os limites em África, Europa, e América para os tripulantes de aviões e helicópteros, tendo também em consideração os valores adoptados por outros Estados membros da ICAO, a cultura e natureza, da operação dos transportes aéreos em Angola.

2) As limitações de Período Máximo (Horas de Voo) de Serviço de Voo são calculadas em períodos de 7, 28 e 365 dias consecutivos. Estes períodos de Tempo podem ser substituídos por períodos de calendário, respectivamente de uma semana, mês e/ou ano civil. Neste caso, as limitações trimestrais devem ser especificadas e apresentadas.

3) As limitações de Período Máximo de Serviço:

i) Devem incluir todas as tarefas requeridas pelo operador de transporte aéreo, o que inclui, mas não se limita ao seguinte:

i. Preparação do Voo;

ii. Condução do Voo, quer seja ou não um voo comercial;

iii. Actividade logo após o voo;

iv: Actividade de Treino como instrutor ou como instruendo, em sala de aulas, simulador ou aeronave;

v: Actividade de Gestor do Sistema de Escalas de Voo;

vi. Actividades de gestão;

vii. Actividade de Assistência (Standby), desde que possa induzir Fadiga;

viii. Actividade de posicionar tripulações para fora da base ou para localizações entre escalas.

4) As limitações de Período Máximo de Serviço de Voo.

i) Para Tripulantes Técnicos e de Cabine, conforme especificado no NTA 15, devem ser permitidas variações que tomem em conta a informação conhecida com impacto na Fadiga, como por exemplo:

i. Número de Sectores Planeados;

ii. Hora local onde se inicia o período de Serviço;

iii. Modelo de descanso e dormida do ritmo circadiano dos tripulantes;

iv. Organização dos períodos de Serviço;

v. Utilização de Tripulações Reforçadas face aos períodos de Serviço.

ii) As horas locais de apresentação das Tripulações devem reflectir realisticamente o tempo requerido para completar:

i. As tarefas de preparação do voo relacionadas com a Segurança Operacional e serviço;

ii. Um período fixo normalizado em fracção da hora, a ser acrescentado ao término do serviço de voo para permitir completar os *checklists* e os relatórios.

iii) Para efeitos de registo pelos operadores de transporte aéreo, o Período de Serviço de Voo e Período de Serviço, é contado a partir da hora de apresentação para início das tarefas planificadas de voo.

iv) Os períodos de Serviço de Voo podem ser aumentados por decisão do operador/Comandante de bordo, em conformidade com o NTA 15, sempre que surjam circunstâncias imprevisíveis. Porém, o Comandante de bordo, antes de exercer esta excepção, deve garantir de que todos os membros da Tripulação se declarem por eles próprios em condições de garantir a Segurança.

5) Voos operados com Tripulação Reforçada e provisão de rendição no serviço em voo:

i) A composição e o número de tripulantes requeridos numa tripulação reforçada, Técnica e/ou de Cabine, para a provisão da rendição no serviço, assim como a qualidade das condições de descanso a bordo da aeronave associada aos limites expressos no presente NTA, determina o aumento do Período de Serviço de Voo.

ii) Um equilíbrio entre serviço de voo, período de trabalho e de descanso deve ser mantido na divisão de tarefas.

iii) Os Operadores de Transporte Aéreo devem assegurar que os Tripulantes Técnicos e de Cabine, integrando tripulações reforçadas, sejam notificados com a antecedência devida antes do início do seu período de descanso precedente, e devidamente informados de que fazem parte da tripulação base ou da tripulação de reforço, permitindo-lhes desse modo planearem o seu descanso antes da apresentação.

f) Período Mínimo de Repouso:

1) O Período Mínimo de Repouso imediatamente antes de iniciar um período de Serviço não pode ser inferior ao determinado no presente NTA.

2) Os períodos de Repouso devem obedecer os termos do presente NTA, o impacto dos fusos horários e das operações nocturnas, no ciclo circadiano do sono.

3) Os Operadores de Transporte Aéreo devem atribuir periodicamente e numa base regular, nos termos do presente NTA, Períodos de Descanso mais longos com a finalidade de impedir a Fadiga Acumulada.

4) O tempo de transporte consumido pelos Tripulantes Técnicos ou de Cabine, no percurso entre o local de descanso e o local de apresentação ao Serviço, não é considerado para o Período de Serviço, embora possa contribuir para a Fadiga. Na realidade, excessivo tempo no transporte, consumido imediatamente antes do início de um período de serviço, diminui a capacidade do Tripulante Técnico ou de Cabine, controlar a Fadiga durante o Voo. Por isso, o tempo a despender no transporte para apresentação ao Serviço, deve ser tomado em consideração pelo

Operador, quando decidir sobre os Períodos de Repouso, imediatamente antes da apresentação para os voos.

g) Poder Discricionário do Piloto Comandante:

1) O Piloto Comandante, em nome do operador, antes de utilizar o poder discricionário, deve ter em consideração as circunstâncias que podem levar a situações imprevisíveis que aumentem os níveis de Fadiga e analisar com os tripulantes técnicos e/ou de Cabine afectados, a forma de reduzir o período de Serviço ou aumentar o período mínimo de descanso, de maneira a evitar qualquer efeito adverso à segurança de voo.

2) O Piloto Comandante deve relatar ao Operador e a Autoridade dentro do prazo estabelecido pelo presente NTA, o facto de ter usado o seu poder discricionário para alargar ou reduzir o período de serviço ou de Repouso/Descanso.

h) Disposições Diversas:

1) Assistência/Reserva

i) Os Operadores de Transporte Aéreo devem definir o início e fim do período de Assistência/Reserva aos voos e notificar desse facto os Tripulantes Técnicos e de Cabine com pelo menos seis (6) horas de antecedência. A duração máxima do período de Assistência/Reserva ao Voo não deve exceder catorze (14) horas.

ii) Os Operadores de Transporte Aéreo, quando utilizam a modalidade de Assistência/Reserva ao Voo no Aeroporto, imediatamente seguida de um período de Serviço, devem ter em conta a relação entre a assistência no aeroporto e o período de serviço imediato devidamente definidos. Neste caso, a tarefa de assistência no aeroporto que induz a fadiga, deve ser considerado como parte do período de serviço, e o tempo deve ser considerado para calcular o período mínimo de repouso subsequente;

iii) Quando o Operador de Transporte Aéreo fornecer acomodação para os tripulantes Técnicos e de Cabina, no cumprimento da tarefa de assistência/reserva no aeroporto, tal acomodação deve ser adequada, arejada, com controlo climático e isolada de ruídos sonoros externos.

2) Tripulante Disponível para Serviço de Voo:

i) Ainda que, o Operador de Transporte Aéreo utilize a modalidade disponível para o serviço de voo para os Tripulante Técnico ou de Cabine sujeitos a contacto durante períodos curtos de tempo, para receberem instruções sobre possíveis alterações ao Programa de voos, o Tripulante Técnico ou de Cabine deve estar devidamente descansado, antes da hora de apresentação requerida.

3) Posicionamento de Tripulantes Técnicos e de Cabine:

i) Quando o Operador de Transporte Aéreo utilizar a modalidade de Posicionamento de Tripulantes Técnicos e de Cabina, o tempo despendido para o posicionamento, não conta como Período de Serviço, se o tripulante beneficiar de descanso horizontal de pelo menos dez (10) horas;

ii) Quando o Posicionamento é seguido imediatamente por um período de Serviço, sem que tenha havido um período de repouso ou descanso, o tempo consumido no sector de posicionamento conta 100% para o Período de Serviço Voo e 50% para o Tempo de Voo (TV).

4) Registos e Controlo da Gestão do Risco de Fadiga pelos Operadores de Transporte Aéreo:

i) Para que os Operadores de Transporte Aéreo possam executar o esquema de gestão da fadiga e demonstrar que ele se encontra devidamente implementado e controlado conforme aprovado pela Autoridade, devem manter disponíveis por um período de doze (12) meses, os registos das tarefas executadas, a duração dos períodos de tempo de trabalho e tempo de voo, os períodos de tempos de repouso e descanso nos períodos de sete (7), vinte e oito (28) e trezentos e sessenta e cinco (365) dias, facilitando deste modo as inspecções da Autoridade e do próprio Sistema de Qualidade do Operador.

ii) O Operador de Transporte Aéreo deve assegurar que os Registos incluam a totalidade dos membros da Tripulação Técnica e de Cabine e contenham a seguinte informação:

i. O início, a duração e finalização de cada Período de Serviço de Voo;

ii. O início, a duração e finalização de cada período Serviço;

iii. Períodos de Repouso e Descanso;

iv. Tempos de Voo.

5) O Operador de Transporte Aéreo também deve manter Registos das ocasiões em que o Piloto Comandante exerceu a sua Autoridade Discricionária:

i) Se Autoridade discricionária for utilizada por razões similares em mais de 20% das ocasiões, em rotas específicas, é muito provável que as orientações destes requisitos não estejam a ser cumpridas e que a Fadiga esteja a ser negativamente afectada pelo elevado número de utilizações da Autoridade discricionária do Piloto Comandante;

ii) O Operador de Transporte Aéreo deve efectuar correcções ao Planeamento dos voos ou ao escalonamento dos Tripulantes Técnicos e/ ou de Cabine sempre que verifique a situação descrita em i), procurando desse modo reduzir a frequência das ocasiões em que é utilizada a autoridade discricionária do Piloto Comandante. A Autoridade pode exigir cópias regulares destes eventos;

iii) Os Tripulantes Técnicos e de Cabine devem manter um Registo Individual dos seus períodos de Tempo de Voo.

APÊNDICE 1 AO 15.055

Modelo de Preenchimento de uma Folha para o Registo de Tempos de Voo (TV) e Períodos de Serviço de Voo (PSV)

a) O preenchimento do formulário representado no parágrafo b) deste Apêndice, aplica-se a operações de avião e helicóptero, e deve ser efectuado mensalmente, de acordo com as seguintes instruções:

□ **Coluna B**: Introduzir a hora de início de um período de serviço, espera ou assistência;

□ **Coluna C**: Introduzir a hora do termo do último voo do dia, durante o qual trabalhou como membro tripulante;

□ **Coluna D**: Introduzir a hora a que termina o período iniciado na Coluna B;

□ **Coluna E**: Cálculo automático do total do período em causa;

□ **Coluna F**: Cálculo automático do período de repouso;

□ **Coluna G**: Introduzir a situação diária correspondente a cada dia, de acordo com a seguinte tabela:

V — Voo	C — Curso
E — Espera	1 — Instrução
P — Posicionamento	T — Verificação
A — Assistência	B — Baixa Médica
D — Folga Semanal	AT — Aterragens
N — Sem Serviço	X — Outros
F — Férias	

□ **Coluna H**: Introduzir o total diário de tempo de voo diurno;

□ **Coluna I**: Introduzir o total diário de tempo de voo nocturno;

□ **Coluna J**: Cálculo automático do total diário de Tempo de Voo;

□ **Coluna K:** Cálculo automático do Tempo de Voo semanal;

□ **Coluna L**: Cálculo automático do Período de Serviço de Voo diário.

□ **Coluna M:** Introduzir o número de aterragens;

□ **Coluna N:** Cálculo automático do Período de Serviço de Voo semanal;

□ **Coluna O:** Cálculo automático do Tempo em Espera.

□ **Coluna P**: Cálculo automático do Tempo de Assistência;

□ **Coluna Q**: Introduzir o tempo de voo diário em Instrução;

□ **Coluna R**: Introduzir o tempo de voo diário em Verificação.

NOTA: Após preenchimento do formulário, o utilizador deve introduzir a data de início do período de 28 dias em referência, assinar o mesmo, e mantê-lo por um período de 12 meses.

REGISTO DE TEMPOS DE VOO
E DE PERÍODOS DE SERVIÇO DE VOO

(MODELO)

OPERADOR_____ FROTA _____
TRIPULANTE_____Categoria_____
PERÍODO DE: _____/_____
ACTIVIDADE MENSAL

DIA	SIT	Horas de Voo			T/V SEM.	PSV	ATER	PSV SEM.	Horas de					OBS. PERCURSOS
		DIA	NOITE	TOTAL					ESPERA	ASSIST.	INST.	VERIFIC.	OUTROS	
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														
18														
19														
20														
21														
22														
23														
24														
25														
26														
27														
28														

Totais	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00

		Dias de	Mensal	Anual
Legenda da Coluna «SIT»	V	Serviço de Voo	:0	:0
	E	Espera	:0	:0
	P	Posicionamento	:0	:0
	A	Assistência	:0	:0
	D	Folga Semanal	:0	:0
	N	Sem Serviço	:0	:0
	F	Férias	:0	:0
	C	Curso	:0	:0
	I	Instrução	:0	:0
	T	Verificação	:0	:0
	AT	Aterragens	:0	:0
	X	Outros	:0	:0
	Totais		:0	:0

Período Serviço de Voo	
Mensal	0:00
Trimestral	0:00
Anual	0:00
Tempos de Voo	0:00
Mensal	0:00
Trimestral	0:00
Anual	0:00

O Tripulante

_____

O Ministro, *Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu.*

O. E. 526 - 4/53 - 150 ex. - I.N.-E.P. - 2019