
TEMPO DE TRABALHO DOS COMISSÁRIOS E ASSISTENTES DE BORDO NA AVIAÇÃO CIVIL

ENQUADRAMENTO NACIONAL E INTERNACIONAL



SÍNTESE
INFORMATIVA

TEMPO DE TRABALHO DOS COMISSÁRIOS E ASSISTENTES DE BORDO NA AVIAÇÃO CIVIL

FICHA TÉCNICA

Divisão de Informação Legislativa e Parlamentar – DILP

Título:

Tempo de Trabalho dos Comissários e Assistente de Bordo na Aviação Civil: Enquadramento Nacional e Internacional

Pesquisa, compilação, análise e tratamento por:

Filomena Romano de Casto e Nuno Amorim

Arranjo e Composição Gráfica:

Nuno Amorim

Síntese Informativa n.º 15

Data de publicação:

Julho de 2017

Av. D. Carlos I, 128-132 – 3.º
1200-651 LISBOA

AVISO LEGAL E DIREITOS DE AUTOR

Este documento é um resumo de informação publicada e não representa necessariamente a opinião do autor ou da Assembleia da República.

O documento foi produzido para apoio aos trabalhos parlamentares dos Deputados e funcionários da Assembleia da República.

© Assembleia da República, 2017. Direitos reservados nos termos do artigo 52º da Lei nº 28/2003, de 30 de julho.

Índice

NOTA PRÉVIA	6
UNIÃO EUROPEIA.....	7
BÉLGICA.....	10
CROÁCIA.....	10
DINAMARCA	10
ESPAÑA	11
IRLANDA.....	12
ITÁLIA.....	13
PORTUGAL.....	13
REINO UNIDO	14
QUADRO COMPARATIVO.....	16

Nota Prévia

O presente dossier, feito a pedido do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), tem por objeto o estudo comparado de legislação aplicável à profissão de comissário ou assistente de bordo da aviação civil, em especial no que a horários de trabalho irregulares diz respeito e limitado territorialmente a países membros da União Europeia.

De entre os países membros da União Europeia, optou-se por apresentar países de diferentes pontos geográficos: Bélgica, Croácia, Dinamarca, Espanha, Irlanda, Itália, Portugal e Reino Unido.

Para um correto enquadramento do tema, cumpre definir a profissão. Os comissários ou assistentes de bordo são profissionais, devidamente qualificados, que atuam a bordo das aeronaves, zelando pela segurança e conforto dos passageiros, sendo vulgarmente conhecidos, no mundo da aeronáutica, pelo seu anglicismo “*flight attendants*”.¹

A diferença entre comissário de bordo e assistente de bordo prende-se exclusivamente com o género chamando-se o primeiro aos trabalhadores do sexo masculino e o segundo aos do sexo feminino. Estes profissionais, são os principais pontos de contacto com os passageiros enquanto o avião está no ar, estando responsáveis pela segurança daqueles. São treinados para lidarem com situações de emergência e assegurarem que todos os equipamentos de emergência estão em condições de serem utilizados.

Nos termos da legislação em vigor, os referidos trabalhadores estão incluídos no âmbito de aplicação do regime que regula o tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil², designadamente no que respeita aos limites dos tempos de serviço, de voo e de repouso.

¹ Os termos tripulante de cabine, pessoal navegante comercial ou de cabine e pessoal móvel da aviação civil são também utilizados para definir, entre outros, os comissários ou assistentes de bordo.

² Consideram-se os membros da tripulação a bordo de uma aeronave civil empregues por operadores nacionais na execução de quaisquer operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio.

União Europeia

A União Europeia tem em vigor normas comuns que regem o tempo de trabalho desde 1993. A partir do ano 2000, estas normas passaram a aplicar-se a todos os setores da economia.

Neste âmbito, no sector da aviação civil existem regras e acordos entre os diversos Estados sobre a necessidade de promover a segurança e a funcionalidade no sector.

Com efeito, a nível europeu, as diversas autoridades de aviação civil operam em coordenação entre si, através da [European Civil Aviation Conference](#) (ECAC). Esta organização tem como finalidade a discussão de temas relacionadas com o sector. Adicionalmente, a [European Aviation Safety Agency](#) (EASA) é o regulador conjunto para todos os países membros da União Europeia, tendo como principal objetivo a criação e uniformização das regras em todos os países membros da União. Por esse facto, o poder das entidades nacionais está transferido para esta entidade europeia, especialmente quanto às regras de licenciamento, manutenção e organização das operações de voo.

Considerando o grau de integração do setor da aviação civil no mercado comunitário, bem como as condições relativas à concorrência nele existentes, foi necessária uma intervenção a nível legislativo, por parte do Conselho, no sentido de garantir a proteção na saúde e segurança dos trabalhadores aeronáuticos. Neste sentido, foi publicada a [Diretiva 2000/79/CE do Conselho, de 27 de novembro de 2000](#), onde se estabeleceram normas mínimas sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, transposta para os ordenamentos jurídicos internos de todos os 28 países membros da União, doravante designada por “Diretiva”.

Esta Diretiva é resultante de um acordo alcançado entre a [Associação das Companhias Aéreas Europeias](#) (AEA), a [Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes](#) (ETF), a [Associação Europeia do Pessoal Navegante](#) (ECA), a [Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa](#) (ERA) e a [Associação Internacional de Chárteres Aéreos](#) (AICA), sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil.

A [Diretiva](#) inclui no seu âmbito de aplicação todos os membros da tripulação de bordo de uma aeronave civil e regula qualquer período de trabalho durante o qual o trabalhador está a trabalhar ou se encontra à disposição da entidade patronal e no exercício da sua atividade ou das suas funções.

Nos termos da presente Diretiva, o «tempo de trabalho» refere-se a qualquer período durante o qual o trabalhador está a trabalhar ou se encontra à disposição da entidade patronal e no exercício da sua atividade ou das suas funções, de acordo com as legislações e/ou práticas nacionais; o «pessoal móvel da aviação civil» refere-se aos membros da tripulação a bordo de uma aeronave civil empregues por uma empresa estabelecida num Estado-Membro; e o «tempo de voo real» refere-se ao tempo decorrido entre o momento

em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objetivo de levantar voo até ao momento em que estaciona no local de destino designado para o efeito e os motores são desligados.

No âmbito da organização do tempo de trabalho são estabelecidas 2000 horas como limite máximo anual de tempo de trabalho e 900 horas de tempo de voo real (cláusula 8.^a n.º 2), devendo estas ser repartidas uniformemente ao longo do ano (n.º 3).

O pessoal móvel da aviação civil tem direito a férias anuais remuneradas de pelo menos quatro semanas, de acordo com as condições de obtenção e de concessão previstas nas legislações e/ou práticas nacionais.

O período mínimo de férias anuais remuneradas não pode ser substituído por retribuição financeira, exceto nos casos de cessação da relação de trabalho. Os Estados-Membros podem manter ou introduzir disposições mais favoráveis do que as previstas na presente Diretiva.

De referir ainda a [Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de novembro de 2003](#), relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho, que se aplica aos trabalhadores móveis da aviação civil em tudo o que não diga respeito a descanso diário, pausas, descanso semanal e duração do trabalho noturno, nos termos do seu artigo 20.º.

As principais disposições das Diretivas acima referidas estão consagradas na [Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia](#)³, a qual estabelece no n.º 2 do seu artigo 31.º que, *todos os trabalhadores têm direito a uma limitação da duração máxima do trabalho e a períodos de descanso diário e semanal, bem como a um período anual de férias pagas.*

Com o [Regulamento \(CE\) n.º 1899/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006](#), que altera o [Regulamento \(CEE\) n.º 3922/91 do Conselho](#), relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil, foram estabelecidos os primeiros limites relativamente ao repouso das tripulações (presente na Subparte Q do Anexo III), com o objetivo de garantir que os membros das tripulações mantenham os níveis de atenção e descanso adequados para garantir a segurança do transporte aéreo de passageiros. Adicionalmente, este Regulamento contém ainda limites de tempo de voo aplicado aos referidos trabalhadores⁴.

Relativamente ao período de serviço de voo e ao período de trabalho, a Subparte Q do Anexo III deste Regulamento, prevê os seguintes limites:

1.1. Horas de período de serviço de voo cumulativas

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

³ Entrou em vigor em 2009.

⁴ Estes limites estão em sintonia com os previstos na [Diretiva](#).

- a) 190 horas num período de 28 dias consecutivos, distribuídas tão regularmente quanto possível ao longo de todo esse período; e
- b) 60 horas num período de sete dias consecutivos.

1.2. Limite do tempo de voo real

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

- a) 900 horas num ano civil;
- b) 100 horas de voo num período de 28 dias consecutivos.

O limite máximo diário de base de serviço de voo é de 13 horas, podendo ser prolongado mediante a verificação de determinados critérios constantes na Subparte Q do Anexo III.

De referir também que a Comissão adotou os [Regulamentos n.ºs 8/2008, de 11 de dezembro de 2007 e 859/2008 de 20 de agosto de 2008](#)⁵, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil, estabelecendo os mesmos limites do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso constantes da Subparte Q do Anexo III.

Nos regulamentos supra, em especial as disposições relativas às limitações do período de serviço de voo (PSV), do período de trabalho e aos requisitos de repouso constantes da Subparte Q do Anexo III, têm em conta os limites e as normas mínimas já estabelecidas na supracitada Diretiva 2000/79/CE.

A [Agência Europeia para a Segurança da Aviação](#), em 2012, emitiu o [Parecer nº 04/2012](#) com o objetivo de propor à Comissão uma atualização dos atuais regulamentos sobre limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso no domínio dos aviões de transporte aéreo comercial, nos termos da Subparte Q do aludido Regulamento (CE) n.º 1899/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006.

Nesta sequência, a Comissão, adotou o [Regulamento \(EU\) n.º 83/2014, de 29 de janeiro de 2014](#), que altera o [Regulamento \(UE\) n.º 965/2012](#), que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o [Regulamento \(CE\) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho](#), onde prevê que a Agência Europeia para a Segurança da Aviação efetue, até 18 de fevereiro de 2019, uma avaliação sobre a eficácia das disposições relativas às limitações do tempo de voo, e de serviço e aos requisitos de repouso do pessoal móvel da aviação civil atualmente em vigor.

Em abril de 2016, foi publicado um [briefing](#) sobre o tema do emprego e condições de trabalho na aviação civil na União Europeia no sítio da Internet do [Parlamento Europeu](#), que sintetiza o estado do setor àquela data.

⁵ O Anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho é substituído pelo anexo do presente regulamento.

Bélgica

A [Diretiva](#) foi transportada para o ordenamento jurídico interno através de [Convenção Coletiva de Trabalho de 30 de março de 2006](#)⁶.

Esta [Convenção](#) não introduz qualquer novidade relativamente ao texto da [Diretiva](#), limitando-se a aplicá-la na íntegra, através do seu artigo 2.º, com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2005 e por tempo indeterminado, prevendo assim, 900 horas de voo efetivo das 2000 horas de trabalho anuais permitidas.

Croácia

O tempo de trabalho dos membros das tripulações das aeronaves na aviação civil é regulado pelo [Pravilnik o radnom vremenu članova posade zrakoplova NN 57/13](#), que transpõe para o direito interno a [Diretiva](#).

Este diploma, da autoria do Ministério da tutela, limita, através do seu artigo 7.º n.º 2, o máximo de horas de trabalho anual em 2000 e dessas apenas 900 de voo efetivo.

Também são estabelecidos limites mais apertados quanto à organização semanal e mensal do total de horas, conforme previsto nos artigos 9.º a 15.º.

São ainda definidos os períodos de férias a que estes trabalhadores têm direito (artigo 17.º), bem como folgas (artigo 18.º) e períodos de descanso (artigo 19.º).

Toda a legislação que regula o sector da aviação civil no país, pode ser consultada (em língua croata) no portal da Internet da autoridade de supervisão do país, o [Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας](#)⁷.

Dinamarca

O setor da aviação civil é regulado pelo [Danish Air Navigation Act](#)⁸. Este diploma autoriza o *Minister of Transport and Building* a aprovar regulamentação sobre o sector, sempre que este entenda necessário.

⁶ Documento retirado do portal da Internet do [Service Public Fédéral Emploi, Travail et Concertation Sociale](#).

⁷ A página da Internet pode ser consultada em língua inglesa, porém a legislação apenas está disponível em croata.

⁸ Diploma em língua inglesa, retirado do portal da Internet do regulador aéreo dinamarquês [Trafikstyrelsen](#).

Neste sentido, em setembro de 2016, foi publicada a [Order n.º 1179, on working environment conditions for crew members on duty on board aircraft and for their employers](#)⁹, onde constam os limites dos tempos de trabalho das tripulações das aeronaves (capítulo 11), estando estas em linha com o praticado no resto da Europa (2000 horas de trabalho anuais limitadas a 900 de voo efetivo).

São ainda definidos os períodos de descanso mínimos que estes profissionais devem gozar.

Para mais informação, pode ser consultado o portal da Internet do regulador aéreo dinamarquês, o [Trafikstyrelsen](#) (em inglês).

Espanha

O regime do tempo de trabalho e de repouso do pessoal móvel da aviação civil está regulado pelo [Real Decreto 294/2004, de 20 de febrero](#), que altera o [Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre](#)¹⁰, sobre *jornadas especiales de trabajo* (versão consolidada), transpondo para a ordem jurídica interna a [Diretiva 2000/79/CE do Conselho, de 27 de novembro](#), respeitante à aplicação do acordo europeu sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil celebrado pela Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA), a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), a Associação Europeia do Pessoal Navegante (ECA), a Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa (ERA) e a Associação Internacional de Chárteres Aéreos (AICA).

O citado [Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre](#), com a redação dada pelo [Real Decreto 294/2004, de 20 de febrero](#), determina que o tempo máximo de trabalho anual é de 2000 horas, das quais o tempo de voo¹¹ não pode exceder 900 horas.

O pessoal de voo tem direito a 96 dias por ano como descanso semanal e *fiestas laborales*¹², sendo que pelo menos setes dias devem ser gozados todos os meses. Durante estes dias de descanso os referidos trabalhadores não podem ser convocados para nenhum serviço ou atividade.

⁹ Diploma em língua inglesa, retirado do portal da Internet do regulador aéreo dinamarquês [Trafikstyrelsen](#).

¹⁰ Este diploma também regula os limites e a duração da jornada de trabalho e de descanso em determinados setores de atividade e trabalhos específicos, em conformidade com o previsto no Estatuto dos Trabalhadores, aprovado pelo [Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre](#).

¹¹ Para efeitos do [Real Decreto 294/2004, de 20 de febrero](#) com a redação dada pelo [Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo](#), entende-se como tempo de voo – tempo decorrido entre o momento em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objetivo de descolar até ao momento em que estaciona e os motores param.

¹² Vd. [Resolución de 4 de octubre de 2016](#), de la Dirección General de Empleo, por la que se publica la relación de fiestas laborales para el año 2017.

A estes trabalhadores é aplicável um limite máximo diário de serviço de doze horas, incluídas as horas extraordinárias.

Ainda no âmbito da organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, foi aprovado o [Real Decreto 1952/2009, de 18 de diciembre](#), por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial, que vem dar cumprimento ao supracitado [Regulamento \(CEE\) n.º 3922/91 do Conselho](#) relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil, com a última redação dada pelo [Regulamento n.º 859/2008 de 20 de agosto de 2008](#)¹³, estabelecendo os limites do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso constantes da Subparte Q do Anexo III.

Refere-se também a [Circular do Diretor Geral da Aviação Civil, de 17 de dezembro de 2010](#) que clarifica e interpreta os requisitos relativos às limitações de tempo de voo e tempo de serviço, bem como os requisitos de descanso das tripulações de serviço na aviação civil.

Mediante convenção coletiva ou, na sua falta, por acordo entre a empresa e os representantes dos trabalhadores, o tempo máximo de trabalho deve repartir-se ao longo do ano de forma mais uniforme possível. Para esse efeito, foi celebrado o [XVII Acordo Coletivo 2013-2017](#)¹⁴ entre a companhia aérea *Iberia* e a sua tripulação de cabina, que prevê, entre outros, os limites do tempo de trabalho, designadamente os limites dos tempos de serviço, de voo e de descanso.

Também a empresa *Vueling Airlines* celebrou em 5 de dezembro de 2016, o [III Acordo Coletivo](#)¹⁵ no âmbito da organização do tempo de trabalho.

Irlanda

A organização do tempo de trabalho é regulada pelo [Organisation of Working Time Act 1997](#)¹⁶, aplicando-se a todos os trabalhadores. Este diploma prevê, no entanto, profissões ou setores de atividade onde se pode ser aplicada legislação própria, tendo em conta as especificidades da profissão ou do setor. Uma dessas exceções é precisamente para funcionários do setor dos transportes, onde se inclui a aviação civil.

¹³ O Anexo III do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho é substituído pelo anexo do presente regulamento.

¹⁴ Pela [Resolución de 23 de abril de 2014](#), de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el XVII Convenio colectivo Iberia, LAE, SA, Operadora, S.Unipersonal y sus tripulantes de cabina de pasajeros.

¹⁵ Pela [Resolución de 22 de marzo de 2017](#), de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Convenio colectivo de Vueling Airlines, SA.

¹⁶ Texto consolidado.

Assim, a organização do tempo de trabalho dos membros das tripulações na aviação civil é regulado pelo [Statutory Instrument n.º 507/2006](#), sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil e que transpõe a [Diretiva](#), não oferecendo nenhuma novidade relativamente ao já presente na legislação comunitária no que ao tempo de trabalho destes profissionais diz respeito.

Segundo estes diplomas, que se complementam entre si, o tempo de trabalho das tripulações das aeronaves não podem exceder as 2000 horas anuais limitadas a 900 horas de voo efetivo. Este período deve ser equitativamente distribuído pelos 12 meses.

Está disponível legislação, sobre o sector da aviação civil no portal da Internet do regulador aéreo do país, o [Irish Aviation Authority](#).

Itália

Grande parte das matérias relacionadas com o sector da aviação civil estão presentes no [Codice della Navigazione](#)¹⁷.

Em matéria de horário de trabalho, objeto do presente dossier, os seus limites, férias, bem como períodos de descanso, estão previstos no [Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n.º 185](#) de aplicação exclusiva ao pessoal móvel da aviação civil.

Este diploma, além de transpor a [Diretiva](#), limita o tempo de trabalho a 2000 horas anuais e a 900 de voo efetivo, distribuídas de forma equilibrada pelos 12 meses do ano.

De acordo com o artigo 3.º deste diploma, a forma de distribuição das horas de trabalho anuais, em especial as de voo, deve de ser programada antecipadamente e comunicada aos funcionários, salvo quando exista negociação coletiva entre as respetivas entidades patronais e funcionários.

Portugal

¹⁷ Diploma retirado do portal da Internet do regulador do sector, o [Ente nazionale per l'aviazione civile](#).

A [Diretiva](#) foi transposta para o ordenamento jurídico nacional através do [Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho](#), que 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.

Este diploma aplica-se a todos os tripulantes de aeronaves na execução de quaisquer operações de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio por operadores nacionais, onde estão incluídos os comissários e assistentes de bordo, objeto do presente dossier.

Assim, os membros das tripulações não podem exceder 190 horas de tempo de trabalho¹⁸, num período de 28 dias consecutivos e 60 horas num período de sete.

No que ao tempo de voo real¹⁹ diz respeito, este encontra-se limitado a 900 horas num ano civil e a 100 horas num período de 28 dias consecutivos.

A [Autoridade Nacional de Aviação Civil](#)²⁰, emitiu em 8 de fevereiro de 2010, a [Circular de Informação Aeronáutica n.º 05/2010](#), que tem por objetivo esclarecer os operadores de transporte aéreo acerca dos limites de tempos de voo e períodos de repouso dos seus tripulantes e limites máximos de trabalho, em conformidade com o citado [Decreto-Lei n.º 139/2004, de 5 de junho](#) e com o [Regulamento \(CE\) n.º 859/2008 da Comissão, de 20 de agosto de 2008](#)²¹, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil.

Reino Unido

O [The Civil Aviation \(working time\) Regulations n.º 756, 2004](#), refere no seu número 9 que a todos os funcionários móveis da aviação civil, não lhes é permitido trabalhar mais de 2000 horas anuais, divididas pelos 12 meses do ano nem voar mais que 900 horas no mesmo período de tempo. Este diploma contém as regras aplicáveis ao horário de trabalho por forma a garantir o descanso dos trabalhadores, a informação que deve ser transmitida aos funcionários sobre os seus horários de trabalho, bem como os dias de férias a que estes têm direito.

¹⁸O tempo de trabalho refere-se a qualquer período durante o qual o trabalhador está a trabalhar ou se encontra à disposição da entidade patronal e no exercício da sua atividade ou das suas funções.

¹⁹O tempo de voo real refere-se ao tempo decorrido entre o momento em que a aeronave se desloca do local onde se encontra estacionada com o objetivo de levantar voo até ao momento em que estaciona no local de destino designado para o efeito e os motores são desligados.

²⁰ A [Autoridade Nacional de Aviação Civil](#), anteriormente designado Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., com estatutos aprovados pelo [Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março](#), é a entidade nacional de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil.

²¹ Consultar Subparte Q - Limitações do período de serviço de voo, do período de trabalho e requisitos de repouso.

É ainda obrigatório que as empresas de transporte aéreo de passageiros mantenham registos das horas de trabalho, bem como dos períodos de descanso dos membros das tripulações das aeronaves de transporte de passageiros.

Este diploma deve ser articulado com o [The air navigation order 2016](#), por exemplo, no que diz respeito às responsabilidades das tripulações e a fadiga dos seus membros (presente no paragrafo 176).

Caso exista algum conflito entre normas ou de interpretações entre estas, deve ser aplicada ou a interpretação feita de forma a beneficiar a segurança do voo, conforme é defendido pela [Civil Aviation Authority](#)²².

²² Entidade reguladora do setor da aviação civil homologa à [Autoridade Nacional de Aviação Civil](#) em Portugal.

Quadro Comparativo

País	Autoridade Fiscalizadora	Limite de horas anuais (Período de trabalho ²³ /período de serviço de voo ²⁴)	Informação complementar
Bélgica	Service public fédéral Mobilité et Transports	2000/900	Limite de 190 horas de trabalho e 100 de voo real num período de 28 dias consecutivos; 13 horas de trabalho máximo diário.
Croácia	Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo	2000/900	Limite de 190 horas de trabalho e 100 de voo real num período de 28 dias consecutivos; 13 horas de trabalho máximo diário.
Dinamarca	Trafikstyrelsen	2000/900	Limite de 190 horas de trabalho e 100 de voo real num período de 28 dias consecutivos; 13 horas de trabalho máximo diário.
Espanha	Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)	2000/900	Limite de 190 horas de trabalho e 100 de voo real num período de 28 dias consecutivos; 13 horas de trabalho máximo diário. ²⁵
Irlanda	Údarás Eitlíochta na hÉireann	2000/900	Limite de 190 horas de trabalho e 100 de voo real num período de 28 dias consecutivos; 13 horas de trabalho máximo diário.
Itália	Ente nazionale per l'aviazione civile	2000/900	Limite de 190 horas de trabalho e 100 de voo real num período de 28 dias consecutivos; 13 horas de trabalho máximo diário.
Portugal	Autoridade Nacional de Aviação Civil	2000/900	Limite de 190 horas de trabalho e 100 de voo real num período de 28 dias consecutivos; 13 horas de base de serviço de voo diário.
Reino Unido	Civil Aviation Authority	2000/900	Limite de 190 horas de trabalho e 100 de voo real num período de 28 dias consecutivos; 13 horas de trabalho máximo diário.

²³ 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.

²⁴ Período de serviço de voo (PSV) é o período de tempo durante o qual uma pessoa exerce funções numa aeronave na qualidade de membro da respetiva tripulação. O PSV 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.

²⁵ Existem acordos coletivos de trabalho com determinadas empresas, que instituem limites mais favoráveis para os trabalhadores.