## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 171/93

**de 11 de Maio**

O grande aumento do parque automóvel nos últimos anos tem provocado o congestionamento crescente do trânsito no acesso aos grandes centros urbanos, especialmente nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, exigindo a tomada de medidas que permitam melhorar a fluidez do tráfego nas vias de acesso àqueles centros, designadamente estimulando a transferência do transporte individual para o transporte colectivo.

A oferta de um serviço de transporte público de passageiros com características especiais em termos de qualidade, ligado a parques de estacionamento situados na periferia, que desincentive a utilização do transporte individual, poderá revelar-se importante.

O presente decreto-lei procura, pois, definir o enquadramento legal adequado a este objectivo.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

**Âmbito**

1 — Nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto as empresas que preencham os requisitos de acesso à actividade de transportador público rodoviário de passageiros podem, mediante autorização da Direcção-Geral de Transportes Terrestres (DGTT), explorar serviços de transporte rodoviário interurbano de passageiros, com um terminal em Lisboa ou no Porto e o outro em parque de estacionamento situado noutro município da respectiva área metropolitana.

2 — A dimensão mínima dos parques de estacionamento a que se refere o número anterior é fixada por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

Artigo 2.º

**Condições de exploração**

1 — A exploração dos serviços referidos no artigo anterior está sujeita às seguintes condições:

*a*) Utilização de, pelo menos, 10 veículos pesados de passageiros da categoria III, definida no artigo 29.º do Regulamento do Código da Estrada, devidamente licenciados;
*b*) Inexistência de paragens intermédias fora dos municípios de Lisboa ou Porto.

2 — Os preços e horários são livremente fixados pelo transportador.

Artigo 3.º

**Comunicação**

1 — Os interessados na exploração dos serviços previstos neste diploma comunicarão a sua pretensão à DGTT com a antecedência mínima de 30 dias em relação ao seu início, devendo nesse prazo ser emitido o respectivo título de licenciamento.

2 — As alterações que as empresas pretendam introduzir na exploração do serviço devem ser comunicadas à DGTT com a antecedência mínima de 10 dias.

Artigo 4.º

**Conteúdo da comunicação**

Das comunicações referidas no artigo anterior devem obrigatoriamente constar:

*a*) A identificação completa da empresa requerente e a demonstração de que reúne as condições de acesso referidas no artigo 1.º;
*b*) A identificação dos veículos que irão ser afectos à exploração do serviço;
*c*) A indicação do trajecto definido em esquema traçado sobre carta topográfica à escala adequada, da respectiva quilometragem e dos pontos de partida e de chegada;
*d*) A planta do parque de estacionamento, com indicação do número de lugares disponíveis.

Artigo 5.º

**Publicitação**

1 — Incumbe exclusivamente às empresas a divulgação dos horários do serviço, bem como do preço do transporte e da utilização do parque de estacionamento e respectivas alterações.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, as empresas devem publicar num dos jornais mais lidos da região os elementos referidos no número anterior, bem como qualquer alteração relativa aos mesmos, com a antecedência mínima de 10 dias.

Artigo 6.º

**Contra-ordenações**

1 — As empresas que explorem os serviços previstos no presente diploma sem a necessária autorização incorrem em contra-ordenação, punível com coima de 1 500 000$ a 3 000 000$.

2 — A inobservância dos locais de partida e chegada fixados, bem como o incumprimento do disposto nas alíneas *a*) e *b*) do artigo 2.º e no artigo 5.º, constitui contra-ordenação, punível com coima de 200 000$ a 1 000 000$.

3 — A violação do disposto no n.º 2 do artigo 3.º constitui contra-ordenação, punível com coima de 50 000$ a 100 000$.

Artigo 7.º

**Fiscalização**

A fiscalização do cumprimento das disposições do presente diploma incumbe à DGTT, à Guarda Nacional Republicana e à Polícia de Segurança Pública.

Artigo 8.º

**Aplicação das coimas**

1 — A aplicação das coimas previstas neste diploma é da competência do director-geral de Transportes Terrestres.

2 — O produto das coimas reverte:

*a*) Em 20%, para a entidade competente para a aplicação da coima;
*b*) Em 20%, para a entidade fiscalizadora;
*c*) Em 60%, para o Estado.

3 — A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 9.º

**Direito subsidiário**

Aos transportes previstos no presente diploma são subsidiariamente aplicáveis as normas que regulam o transporte público colectivo rodoviário de passageiros.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de Março de 1993. — *Aníbal António Cavaco Silva — Manuel Dias Loureiro — Joaquim Martins Ferreira do Amaral — Fernando Manuel Barbosa Faria de Oliveira.*

Promulgado em 26 de Abril de 1993.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 27 de Abril de 1993.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva.*

---

## Decreto-Lei n.º 172/93

**de 11 de Maio**

O desenvolvimento crescente da aviação civil tem potenciado a utilização de meios aéreos para os mais diversos fins, nomeadamente no campo da fotografia aérea, agricultura e combate a incêndios.

Importa, assim, criar o enquadramento legal que, acompanhando o desenvolvimento desta actividade, garanta padrões de segurança ao nível dos já definidos para o transporte aéreo não regular.

No que respeita a aeronaves estrangeiras a operar em Portugal, é igualmente salvaguardado o mesmo nível de exigências relativamente a padrões de segurança.

Finalmente, tendo em consideração a especificidade do trabalho aéreo, cria-se um quadro regulamentar para os tempos de voo, tendo principalmente em vista que grande parte do trabalho aéreo é realizado por helicópteros.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º O presente diploma regula a actividade de trabalho aéreo.

Art. 2.º — 1 — Considera-se trabalho aéreo a utilização de aeronaves em voo, mediante retribuição, para qualquer actividade, exceptuando o transporte de passageiros, carga ou correio.

2 — Considera-se ainda trabalho aéreo a movimentação de pessoas, equipamentos e carga necessários à execução da actividade de trabalho aéreo contratado, desde que a distância entre o ponto de embarque e o de desembarque seja inferior a 50 km.

Art. 3.º — 1 — O exercício da actividade de trabalho aéreo depende da titularidade de licença de trabalho aéreo e de certificado de operador.

2 — Consideram-se licenciados para trabalho aéreo os titulares de licença de transporte aéreo não regular, concedida ao abrigo do Decreto-Lei n.º 19/82, de 28 de Janeiro.

Art. 4.º O regime de licenciamento de trabalho aéreo é o estabelecido para o transporte aéreo não regular.

Art. 5.º — 1 — Mediante autorização do director-geral da Aviação Civil, podem exercer a actividade de trabalho aéreo em território nacional as entidades possuidoras de título adequado, válido, emitido por outro Estado membro da Comunidade Europeia.

2 — A concessão de autorização a empresas que não tenham a sua sede ou estabelecimento principal em Estado membro da Comunidade Europeia está sujeita a comprovação dos requisitos técnicos e operacionais de segurança aplicáveis, segundo a legislação em vigor.

Art. 6.º — 1 — Os titulares das licenças concedidas ao abrigo do presente diploma e das autorizações referidas no artigo anterior respondem civilmente, independentemente de culpa, pelos danos causados a pessoas a bordo no decurso da actividade de trabalho aéreo contratada, excluindo os tripulantes, e a terceiros, à superfície.

2 — Para garantia do disposto no número anterior é obrigatória a contratação de seguro de responsabilidade civil que possa resultar da respectiva actividade, nas condições estabelecidas no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 321/89, de 25 de Setembro.

3 — As empresas que requeiram a concessão da autorização referida no artigo anterior devem apresentar a apólice de seguro em língua portuguesa, ou acompanhada de uma tradução oficial em língua portuguesa, quando emitida noutra língua.

4 — Sem prejuízo de quaisquer outras disposições legais aplicáveis, a caducidade ou cessação da garantia referida no n.º 2 implica a suspensão automática da licença ou da autorização.

Art. 7.º No âmbito do exercício da actividade de trabalho aéreo, é proibido o lançamento de qualquer objecto ou produto de aeronaves, excepto em actividades directamente relacionadas com a agricultura, a horticultura, a silvicultura, a preservação das florestas, o combate a incêndios, a luta contra a poluição do meio ambiente, as acções de socorro e de evacuação de pessoas e o pára-quedismo, nos termos previstos no certificado de operador e no *Manual de Operações,* e os alijamentos de carga em situação de emergência.

Art. 8.º — 1 — O regime de certificação técnica dos operadores de trabalho aéreo é o estabelecido para o transporte aéreo no Decreto-Lei n.º 111/91, de 18 de Março.

2 — A certificação é atestada pela emissão de um certificado de operador, de modelo a aprovar por despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, mediante proposta do director-geral da Aviação Civil.

Art. 9.º O regime de tempo de serviço de voo e repouso dos tripulantes de aeronaves certificadas para a actividade de trabalho aéreo será definido por portaria conjunta do ministro com competência na área de aviação civil e do Ministro do Emprego e da Segurança Social.

Art. 10.º — 1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima mínima de 500 000$ e máxima de 1 500 000$, no caso de pessoa colectiva, e de 250 000$ a 500 000$, no caso de pessoa singular:

*a*) O exercício da actividade de trabalho aéreo por entidade nacional não licenciada para o efeito