

DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Decreto n.º 46/91:

Sujeita a servidão militar e aeronáutica os terrenos confinantes com os radiofaróis de Sagres 3496

Portaria n.º 616/91:

Aprova o Regulamento da Certificação Técnica de Operadores de Transporte Aéreo 3498

Região Autónoma dos Açores Governo Regional

Decreto Regulamentar Regional n.º 18/91/A:

Redefine as atribuições e modo de financiamento das casas de cultura 3503

Decreto Regulamentar Regional n.º 19/91/A:

Aprova a estrutura salarial das carreiras de técnico de contabilidade e de auxiliar de contabilidade da Direcção Regional do Orçamento e Contabilidade 3505

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto n.º 46/91

de 9 de Julho

As zonas confinantes com os aeródromos civis e instalações de apoio à aviação civil estão sujeitas, nos termos da Lei n.º 2078, de 11 de Junho de 1955, e dos Decretos-Leis n.ºs 45 986 e 45 987, ambos de 22 de Outubro de 1964, a servidão militar e ou aeronáutica.

Pelo presente diploma define-se a servidão aeronáutica dos radiofaróis VOR/DME, situados em Torre de Aspas, município de Vila do Bispo, os quais fazem parte do sistema destinado a garantir a segurança da navegação aérea.

Considerando que oportunamente se deu cumprimento ao disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 45 986, de 22 de Outubro de 1964, aplicável conforme o disposto no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 45 987, da mesma data, e do determinado nos artigos 3.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 181/70, de 28 de Abril.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 202.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º Ficam sujeitos a servidão militar e aeronáutica os terrenos confinantes com os radiofaróis VOR/DME de Sagres, instalados em Torre de Aspas, município de Vila do Bispo, indicados na planta anexa ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Art. 2.º A área sujeita a servidão é constituída pelas seguintes zonas:

- a) Zona primária — terrenos situados no interior de uma circunferência com 300 m de raio com centro no VOR/DME, definido pelas seguintes coordenadas rectangulares: M = — 72 318, 6 e P = — 286 580,6 referidas ao ponto central (Melriça);
- b) Zona secundária — terrenos confinantes com a zona primária e delimitados exteriormente por uma circunferência de 2000 m de raio e com centro no VOR/DME.

Art. 3.º Os terrenos compreendidos nas zonas definidas no artigo anterior ficam sujeitos a servidão, nos termos do artigo 10.º da Lei n.º 2078, de 11 de Junho de 1955, e do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 45 987, de 22 de Outubro de 1964, carecendo de licença prévia da Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC) a execução dos trabalhos e actividades seguintes:

- a) Na zona primária e na zona secundária carece de licença prévia da DGAC a execução dos seguintes trabalhos e actividades:
 - i) Construções de qualquer natureza, mesmo que sejam enterradas ou subterráneas;
 - ii) Alterações do relevo e da configuração do solo por meio de escavações ou aterros;
 - iii) Vedações e divisórias de propriedades, mesmo que sejam de sebe;
- b) Na zona secundária são dispensados de licença os trabalhos ou actividades constantes dos pontos i) a v) da alínea anterior, desde que os obstáculos deles resultantes não ultrapassem uma superfície que se eleva a partir do limite exterior da zona primária do VOR/DME, considerando este limite situado à cota de 147 m;
- c) A inclinação da superfície limitativa de obstáculos referida na alínea anterior é de 1% para obstáculos metálicos e de 2% para todos os restantes obstáculos;
- d) Para os efeitos do disposto na alínea anterior, consideram-se obstáculos metálicos, entre outros, as linhas aéreas de transporte de energia eléctrica, agregados de mais de quatro linhas telefónicas aéreas (oito fios), hangares, armazéns e pavilhões de grande vão com estrutura ou cobertura metálicas, torres para antena, vedações com rede metálica de comprimento superior a 20 m, grandes depósitos de sucata ou de materiais metálicos.
- e) Plantações de árvores e arbustos, bem como o desenvolvimento de vegetação com altura superior a 1,5 m acima do solo;
- f) Montagem de postes, linhas ou cabos aéreos de qualquer natureza;
- g) Depósitos permanentes ou temporários de materiais explosivos ou perigosos que possam prejudicar a segurança daquelas instalações de apoio à navegação aérea;
- h) Montagem e funcionamento de qualquer aparelhagem eléctrica que não seja de uso exclusivamente doméstico;
- i) Quaisquer outros trabalhos ou actividades que inequivocamente possam afectar a segurança e eficiência dos radiofaróis.

Art. 4.º — 1 — Compete à Direcção-Geral de Aviação Civil (DGAC) o licenciamento dos trabalhos ou actividades nas zonas sujeitas a servidão, ouvida a empresa pública Aeroportos e Navegação Aérea — ANA, E. P., bem como ordenar a demolição de obras e construções nos casos previstos na lei e aplicar administrativamente as coimas pelas infracções verificadas.

2 — Para execução das suas decisões pode a DGAC solicitar a intervenção das forças policiais.

Art. 5.º — 1 — As licenças previstas no presente diploma são requeridas ao director-geral da Aviação Civil, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 166/70, de 15 de Abril, por intermédio da câmara municipal respectiva, sendo os processos instruídos conforme o indicado no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 45 986, de 22 de Outubro de 1964.

2 — O requerimento dirigido ao director-geral da Aviação Civil deve indicar no seu texto ou em memória anexa:

- a) A descrição precisa e clara dos trabalhos ou actividades para cuja execução se pretende licença, com a adição dos pormenores necessários à sua conveniente apreciação, incluindo a finalidade do empreendimento;

b) A localização com menção do município, freguesia, lugar e outros elementos necessários à exacta identificação.

3 — As peças desenhadas que normalmente devem acompanhar o requerimento são as que constam da lista seguinte:

- a) Planta geral na escala 1:25 000 (planta topográfica, referenciada por coordenadas rectangulares com origem no ponto central, contendo a representação do empreendimento e sempre que possível, da infra-estrutura aeronáutica confinante);
- b) Planta de localização à escala 1:5000 (planta topográfica, referenciada por coordenadas rectangulares, com origem no ponto central, contendo a representação do empreendimento);
- c) Volumetria na escala 1:200 (conjunto de plantas dos pisos e cobertura, alçados e cortes, devidamente cotados, por edifício ou construção, de modo a fornecer dados que tornem compreensível a forma e dimensões do empreendimento, devendo ser indicada a cota absoluta do ponto mais elevado da construção, quer se trate de instalações fixas, ou amovíveis, como sejam depósitos, mastros ou, na alternativa, a altura máxima em relação a uma soleira referenciada à rede de nivelamento do País, com datum Cascais).

4 — As peças desenhadas devem ser devidamente identificadas, tendo de indicar, no mínimo, a designação do empreendimento a que se referem, o título do próprio desenho e a escala ou escalas em que foram executadas.

5 — As peças escritas e desenhadas que complementam o requerimento dirigido ao director-geral da Aviação Civil têm de ser devidamente autenticadas pela entidade autárquica competente.

6 — Os processos a submeter à apreciação da DGAC têm de ser apresentados em triplicado.

Art. 6.º A fiscalização dos trabalhos e actividades nas zonas sujeitas a servidão é da competência da DGAC, da empresa pública Aeroportos e Navegação Aérea — ANA, E. P., e da Câmara Municipal de Vila do Bispo.

Presidência do Conselho de Ministros, 29 de Abril de 1991.

Aníbal António Cavaco Silva — Joaquim Fernando Nogueira — Luís Francisco Valente de Oliveira — Manuel Pereira — Joaquim Martins Ferreira do Amaral.

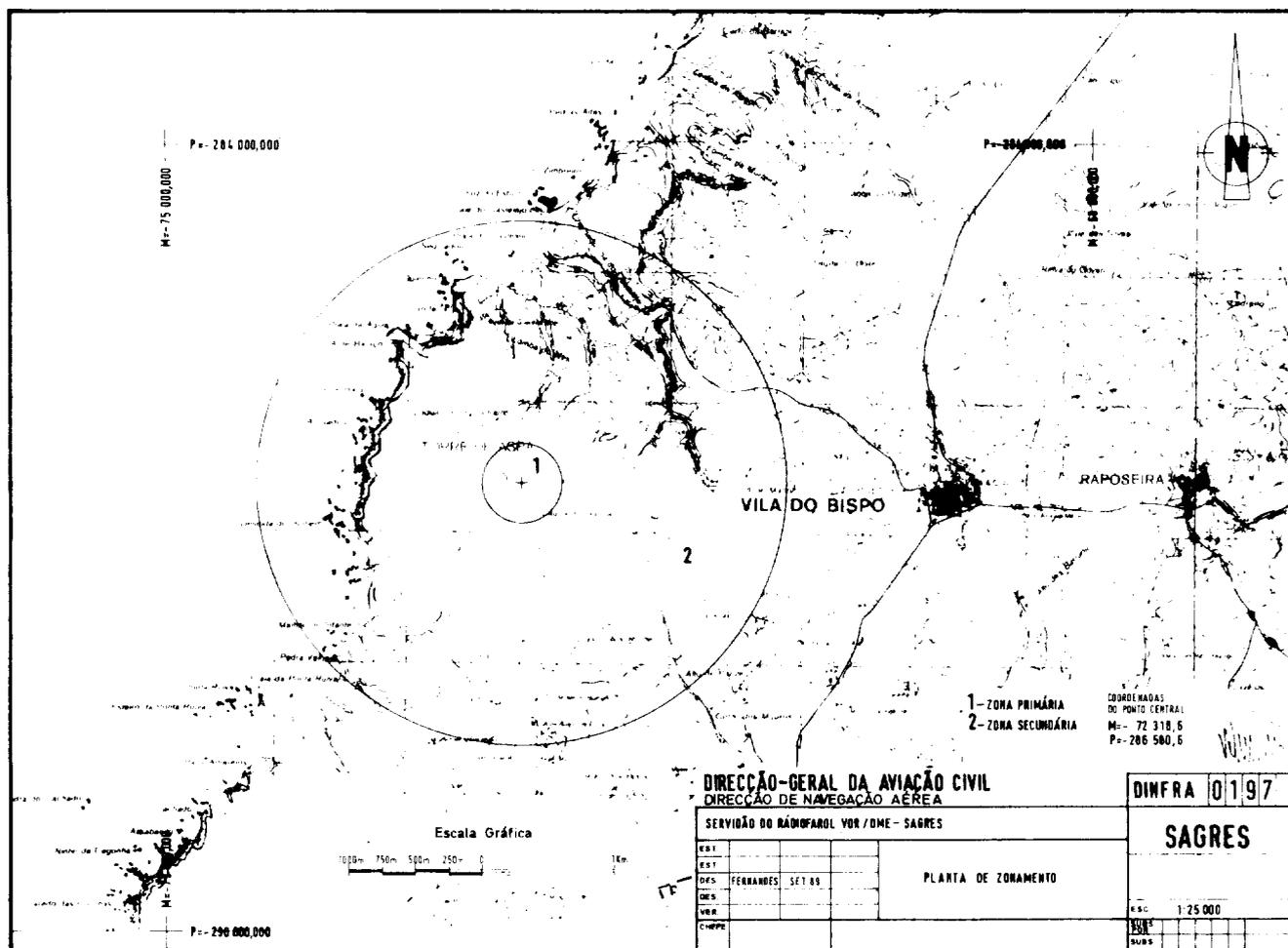
Assinado em 7 de Junho de 1991.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 12 de Junho de 1991.

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



Portaria n.º 616/91

de 9 de Julho

O Decreto-Lei n.º 111/91, de 18 de Março, ao uniformizar o critério de certificação das empresas nacionais de transporte aéreo, independentemente do seu âmbito de actividade, como da respectiva natureza jurídica, estabeleceu que a organização e o modo de funcionamento dos seus serviços de operações e de manutenção, e bem assim a organização e o conteúdo dos correspondentes manuais de operações e do serviço de manutenção, seriam objecto de regulamentação a aprovar por portaria.

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 111/91, de 18 de Março, o seguinte:

1.º É aprovado o Regulamento da Certificação Técnica de Operadores de Transporte Aéreo, anexo à presente portaria e que dela faz parte.

2.º A presente portaria entra em vigor na data da sua publicação.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 31 de Maio de 1991.

Pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Jorge Manuel Mendes Antas*, Secretário de Estado dos Transportes.

Regulamento da Certificação Técnica de Operadores de Transporte Aéreo**PARTE I****Serviço de engenharia e manutenção****Objecto**

1.º O serviço de engenharia e manutenção próprio de cada operador de transporte aéreo deverá ser dotado de estrutura orgânica e dispor de instalações, pessoal, documentação técnica e equipamentos e ferramentas na quantidade e qualidade necessárias à realização de todas as operações e acções descritas no programa de manutenção aprovado pela Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC) para assegurar as normais condições de navegabilidade das aeronaves da respectiva frota, seja na base de manutenção do operador, como em todos os aeródromos de escala pelo mesmo utilizados.

Estrutura orgânica

2.º A estrutura orgânica do serviço de engenharia e manutenção compreenderá, pelo menos:

- a) Um sector de produção, responsável pela execução de todas as operações e acções de manutenção especificadas no programa de manutenção aprovado para cada tipo e modelo de aeronave da frota;
- b) Um sector de engenharia, responsável pela análise sistemática de toda a informação técnica respeitante à continuidade da manutenção da navegabilidade das aeronaves da frota, com vista a assegurar a actualidade dos respectivos programas de manutenção e a oportunidade das correspondentes acções;
- c) Um sector de garantia de qualidade, responsável pela verificação contínua e efectiva da conformidade de todas as operações e acções de manutenção, e prestações subsidiárias de apoio, com as normas, procedimentos e práticas de segurança nacional e internacionalmente aprovadas ou recomendadas;
- d) Um sector de serviços gerais que, além do apoio administrativo permanente, tenha a seu cargo o aprovisionamento do serviço de engenharia e manutenção.

Responsabilidades específicas do sector de engenharia

3.º O sector de engenharia deverá ser dotado de estrutura funcional e recursos apropriados para:

- a) Acompanhar a evolução tecnológica das aeronaves da frota, seus sistemas e componentes, com base na informação produzida por autoridades aeronáuticas, fabricantes e operadores, e promover a pronta introdução das consequentes actualizações, aditamentos e emendas na documentação técnica utilizada no serviço de engenharia e manutenção;
- b) Assegurar o funcionamento de um sistema de controlo e análise contínuos dos dados técnicos da operação dos equipamentos da frota e promover a execução das operações e acções determinadas pelos resultados dessa análise, por forma a assegurar a integridade da política de manutenção aprovada do operador;
- c) Promover a aplicação eficaz do programa de controlo da fiabilidade dos sistemas e componentes das aeronaves da frota como descrito no correspondente manual aprovado, designadamente quanto às metodologias de recolha e tratamento da informação operacional, aos critérios de fiabilidade e limites adoptados, aos processos de decisão resultantes da ponderação dos dados recolhidos, ao controlo da aplicação e da eficácia das medidas correctivas decididas, à articulação funcional e à definição das responsabilidades próprias dos intervenientes na execução das acções.

4.º O domínio funcional descrito na alínea c) do número anterior é optativo para operadores de frotas de aeronaves cuja capacidade unitária de transporte seja inferior a 20 lugares de passageiros ou 2500 kg de carga máxima.

Responsabilidades específicas do sector de garantia de qualidade

5.º O sector de garantia de qualidade deverá ser dotado de estrutura funcional e recursos apropriados para:

- a) Assegurar o rigoroso cumprimento das inspecções, programadas ou não programadas, constantes dos protocolos de manutenção aprovados;
- b) Dispor da informação técnica actualizada requerida para a execução de todas as operações e acções de manutenção;
- c) Garantir a correcta e permanente instrução dos processos documentais referentes a todas as operações e acções de manutenção executadas nas aeronaves e, quando individualizados, nos respectivos componentes;
- d) Executar a inspecção de recepção de todos os materiais antes da sua entrada em armazém, para verificação rigorosa da conformidade com as especificações técnicas a eles aplicáveis;
- e) Assegurar a verificação e calibração periódicas dos instrumentos e ferramentas de medida e de ensaio, bem como a conservação e actualização dos correspondentes registos históricos para garantia da sua utilização segundo as normas e práticas apropriadas;
- f) Habilitar cada técnico do sector com os dispositivos de identificação pessoal (carimbos, sinetes, alicates de marcação, selos, etc.) destinados à marcação de materiais, fichas, etiquetas, impressos e outra documentação de trabalho em que seja exigida a certificação individualizada de terem sido aplicados correctamente os procedimentos mandatórios de controlo de qualidade;
- g) Dispor (ou assegurar a utilização, sempre que necessária) de instalações certificadas para ensaios funcionais de sistemas e componentes complexos das aeronaves e para medições de precisão (bancos de ensaio, laboratórios e equipamentos e instalações similares) e estabelecer os meios necessários ao registo documental seguro dos resultados obtidos.

Instalações e equipamentos

6.º Os operadores de transporte aéreo deverão dispor de:

- a) Hangares, oficinas e equipamentos que garantam, designadamente:
 - 1) Espaços com áreas estruturadas e condições ambientais ajustadas à satisfação dos requisitos de manutenção impostos pela dimensão física, geometria de formas e complexidade tecnológica das aeronaves e pelo número destas na frota;
 - 2) Protecção eficaz do pessoal, do material e dos equipamentos contra os factores que possam afectar nocivamente a sua integridade, a qualidade do trabalho produzido e a precisão das medições efectuadas;

b) Instalações para armazenamento exclusivo dos equipamentos, ferramentas, materiais e produtos necessários à manutenção da frota, dotadas dos requisitos que permitam garantir:

- 1) A manutenção das condições de temperatura, humidade e luminosidade exigidas pela conservação da qualidade dos recursos armazenados;
- 2) O controlo rigoroso e permanentemente actualizado do estado de utilização dos recursos armazenados;
- 3) O estabelecimento, e subsequente gestão, de stocks em nível e diversidade apropriados à regularidade da exploração da frota;
- 4) A separação e o isolamento eficazes dos produtos perigosos ou capazes de contribuírem para a degradação de outros recursos armazenados (v. g., gases e líquidos inflamáveis, corrosivos e venenosos);

c) Arquivo de documentação técnica estabelecido em instalações seguras, apropriadamente organizado e permanentemente actualizado, para conservação de todos os documentos respeitantes aos equipamentos da frota e aos recursos de manutenção existentes, designadamente os documentos emitidos pela DGAC, pelas autoridades aeronáuticas responsáveis pela certificação de tipo das aeronaves da frota e pela continuidade da manutenção da sua navegabilidade, pelos fabricantes respectivos e pelos operadores de transporte aéreo e suas associações.

Pessoal técnico

7.º O serviço de engenharia e manutenção deverá ser dotado de pessoal técnico que leia, escreva e fale fluentemente o português, seja profissionalmente qualificado com as especializações necessárias e a experiência de trabalho suficiente e na quantidade bastante para garantir, em condições satisfatórias de segurança e eficácia, a operacionalidade da sua estrutura funcional e a plena observância dos padrões, normas, regras, procedimentos e práticas nacional e internacionalmente adoptados para o transporte aéreo.

8.º O serviço de engenharia e manutenção deverá ser funcionalmente estruturado por forma que:

- a) Os diferentes níveis de responsabilidade técnica sejam claramente hierarquizados e definidos;
- b) O pessoal provido em postos de responsabilidade técnica seja inequivocamente identificado;
- c) O provimento, ou substituição, dos titulares de postos de responsabilidade técnica tenha sido precedido de avaliação e subsequente aceitação da sua idoneidade e aptidão técnicas pela DGAC.

9.º A avaliação da aptidão técnica dos candidatos propostos pelos operadores para o exercício de funções dirigentes e de chefia será feita conformemente aos procedimentos contidos no manual do serviço de manutenção, em função:

- a) De títulos académicos e profissionais;
- b) Da experiência profissional devidamente comprovada;
- c) De provas prestadas perante a DGAC.

10.º Os candidatos ao exercício de funções dirigentes e de chefia, além de reconhecida idoneidade moral e técnica, deverão ler, escrever e falar fluentemente o português, possuir conhecimentos de extensão e nível adequados ao conteúdo do manual do serviço de manutenção, e bem assim ao quadro legal e regulamentar vigente, nacional e internacionalmente, no âmbito das actividades da aviação civil, e reunir, pelo menos, os requisitos específicos seguintes:

a) Para a direcção do serviço de engenharia e manutenção:

- 1) Ser titular de um diploma de Engenharia (licenciatura ou bacharelato);
- 2) Possuir experiência não inferior a sete anos no exercício de funções qualificadas em serviço de engenharia e manutenção de operador de transporte aéreo;

b) Para a chefia do sector de produção:

- 1) Ser titular da licença de técnico de manutenção de aeronaves (categoria 2) prevista no anexo n.º 1 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, emitida, ou validada, pela DGAC há pelo menos seis anos, com averbamento válido de qualificação de tipo de aeronaves da frota;
- 2) Possuir experiência comprovada não inferior a quatro anos de trabalho de manutenção em operador de transporte aéreo e a três anos em aeronaves para que detenha qualificação válida;

c) Para a chefia do sector de engenharia:

- 1) Ser titular de um diploma de Engenharia (licenciatura ou bacharelato);
- 2) Possuir experiência não inferior a quatro anos no exercício de funções qualificadas em serviço de engenharia e manutenção de operador de transporte aéreo;

d) Para a chefia do sector de garantia de qualidade:

- 1) Ser titular da licença de técnico de manutenção de aeronaves (categoria 2) já citada, emitida, ou validada, pela DGAC há pelo menos oito anos, com averbamento válido de qualificação de tipo de aeronaves da frota;
- 2) Possuir experiência comprovada não inferior a seis anos de trabalho de manutenção em operador de transporte aéreo e a cinco anos em aeronaves para que detenha qualificação válida;

e) Para o exercício de funções de inspector de qualidade:

- 1) Ser titular da licença de técnico de manutenção de aeronaves (categoria 2) já citada, emitida, ou validada, pela DGAC há pelo menos cinco anos, com averbamento válido de qualificação de tipo de aeronaves da frota;
- 2) Possuir experiência comprovada não inferior a três anos de trabalho de manutenção em aeronaves para que detenha averbamento válido de qualificação de tipo;

f) Para o exercício de funções de chefe de equipa (na base de manutenção e nos aeródromos de escala):

- 1) Ser titular da licença de técnico de manutenção de aeronaves (categoria 2) já citada, emitida, ou validada, pela DGAC há pelo menos quatro anos, com averbamento válido de qualificação de tipo de aeronaves da frota;
- 2) Possuir experiência comprovada não inferior a dois anos de trabalho de manutenção em aeronaves para que detenha averbamento válido de qualificação de tipo.

11.º — a) O director do serviço de engenharia e manutenção será substituído, nas faltas e impedimentos, pelo chefe do sector de engenharia, quando não exista na estrutura do serviço um subdirector idênticamente habilitado.

b) Os substitutos dos chefes dos sectores serão sempre designados de entre técnicos idênticamente habilitados do correspondente sector, observando-se em todos os casos o disposto nas alíneas b) e c) do n.º 8.º

12.º Os postos de direcção e chefia do sector de engenharia poderão ser providos com indivíduos titulares da licença de técnico de manutenção de aeronaves (categoria 2) emitida, ou validada, pela DGAC há pelo menos oito anos e com igual experiência comprovada de trabalho, nos casos em que a frota do operador seja constituída exclusivamente por aeronaves não abrangidas por qualquer imposição de qualificação de tipo.

Documentação

13.º Toda e qualquer operação de manutenção e ou reparação executada numa aeronave, ou em partes e componentes de aeronaves, será obrigatoriamente registada em livro, ou outro suporte apropriado, e dará lugar à instrução de um processo técnico, que deverá conter, além da relação de todos os trabalhos realizados, o conjunto dos documentos a eles associados (relatórios, cartas de trabalho, fichas, relações de materiais e produtos utilizados, etc.).

14.º — a) Os registos de manutenção serão feitos em português, mantidos permanentemente actualizados, e deverão ser conservados, com os correspondentes processos técnicos, por um período mínimo de dois anos ou, quando respeitem a operações repetitivas de periodicidade superior, até à realização da operação imediatamente seguinte.

b) O disposto na alínea antecedente não é aplicável aos relatórios de grande manutenção e ou de grande reparação, os quais deverão ser conservados até à venda, ou abate ao registo aeronáutico nacional, da respectiva aeronave.

15.º O serviço de engenharia e manutenção, por cada operação de manutenção e ou reparação executada, emitirá uma «declaração de aptidão para voo», onde o director do serviço, ou um seu delegado, expressamente atestar a plena conformidade dos trabalhos realizados com o normativo em vigor e os procedimentos prescritos nos manuais técnicos aplicáveis, e bem assim a aptidão para voo da aeronave a que respeita.

16.º Existirá sempre a bordo de cada aeronave da frota um livro, ou outro suporte apropriado (caderneta técnica), individualmente visado pela DGAC, onde as tripulações de condução do voo deve-

rão reportar as deficiências verificadas durante o serviço de voo e onde o serviço de engenharia e manutenção, através do director ou de um seu delegado, deverá registar das acções correctivas consequentemente executadas.

Manutenção e assistência nos aeródromos de escala

17.º As operações de manutenção e assistência das aeronaves da frota do operador em cada um dos aeródromos de escala por ele utilizados serão asseguradas pelo respectivo serviço de engenharia e manutenção nos termos seguintes:

- a) Estabelecimento de meios próprios (instalações, pessoal técnico qualificado, equipamentos, ferramentas, material sobresselente e documentação técnica actualizada) adequados ao nível e frequência dos serviços a realizar localmente; e ou
- b) Prestação dos necessários serviços por acordo com outro operador de transporte aéreo ou contrato com organização certificada de manutenção e ou de prestação de serviços de assistência a aeronaves (*handling*).

18.º O serviço de engenharia e manutenção do operador, sempre que se verifique a situação prevista na alínea b) do número antecedente, deverá:

- a) Obter o prévio reconhecimento pela DGAC da idoneidade e aptidão técnicas dos prestadores de serviços pretendidos;
- b) Assegurar o efectivo controlo dos serviços prestados, empregando técnicos devidamente qualificados do seu próprio quadro de pessoal, aos quais será cometida a responsabilidade da emissão da «declaração de aptidão para voo»;
- c) Enunciar e caracterizar os serviços a executar, em obediência ao programa de manutenção aprovado para a frota e aos requisitos e especificações dos fabricantes do equipamento;
- d) Disponibilizar, para uso do prestador dos serviços, a documentação técnica, os equipamentos, os materiais e os sobresselentes necessários para a execução das operações e acções requeridas e ou, no caso de serem fornecidos, no todo ou em parte, pelo prestador dos serviços, assegurar-se de que esses recursos estão em condições actualizadas de utilização e satisfazem as inerentes especificações técnicas de origem.

19.º A execução fora da base de manutenção de trabalhos de reparação motivados pela ocorrência de incidente de exploração, ou acidente, carece de acordo expresso da DGAC no referente às condições de realização desses trabalhos, designadamente quanto a pessoal e meios materiais a disponibilizar no local.

Estado de manutenção da frota — Manutenção não programada

20.º Os operadores de transporte aéreo, através do respectivo serviço de engenharia e manutenção, deverão manter a DGAC informada, com periodicidade quinzenal, do estado de manutenção das aeronaves da frota, suas partes e componentes, referindo, designadamente, os respectivos tempos ou ciclos de trabalho, as modificações obrigatórias executadas, as inspecções do programa de manutenção cumpridas e, sempre que ocorram, as inspecções e operações de manutenção não programadas.

Diferimento de operações de manutenção

21.º O diferimento de qualquer inspecção ou operação de manutenção, programada ou não programada, para data, tempo ou ciclo de trabalho posterior ao que tenha sido aprovado carece, em todos os casos, do prévio assentimento da DGAC, a expressar sobre pedido devidamente fundamentado do operador.

Participação obrigatória de ocorrências lesivas da segurança operacional

22.º Os operadores de transporte aéreo deverão informar prontamente a DGAC de todos os defeitos ou anomalias de funcionamento constatados no material de voo e, bem assim, de todos os incidentes de exploração que de modo directo afectem a segurança operacional, descrevendo com precisão os factos ocorridos.

Inspecção da DGAC

23.º A DGAC, depois de aprovar o manual do serviço de manutenção, inspecionará as instalações da base de manutenção e, sempre que necessário, dos aeródromos de escala, com todos os respec-

tivos recursos humanos e materiais em estado de prontidão, para certificar a sua conformidade com o conteúdo daquele manual e comprovar a sua aptidão técnica para o cumprimento dos programas e operações de manutenção nele previstos, na observância do normativo aplicável e das práticas correntes da indústria.

24.º A DGAC, uma vez emitido o certificado de operador, poderá, sempre que o considerar oportuno e necessário, proceder a auditorias técnicas, acções de fiscalização ou verificações pontuais do funcionamento do serviço de engenharia e manutenção dos operadores, na base de manutenção, como nos aeródromos de escala.

25.º A DGAC poderá, sempre que o considere oportuno e necessário, determinar, acompanhar ou supervisionar a execução de inspecções, verificações ou experiências destinadas a avaliar o estado de navegabilidade do equipamento da frota, no solo ou em voo.

Manual do serviço de manutenção

26.º — I — O manual do serviço de manutenção deverá ser escrito em português, tendo em vista a orientação, informação e instrução do pessoal técnico do serviço de engenharia e manutenção do operador, e fixará uma filosofia de segurança operacional clara e unívoca, como base de apoio à acção inspectiva da DGAC.

2 — O conteúdo do manual e dos seus subsequentes aditamentos e emendas carece de apreciação e aprovação prévias da DGAC, figurando a data desta aprovação em cada uma das suas páginas.

3 — A DGAC poderá determinar a revisão do manual, no todo ou em parte, sempre que o tenha por necessário para assegurar a sua conformidade com a regulamentação nacional e internacional actualizada e os requisitos ditados pela segurança operacional.

4 — O manual poderá ser composto por um ou mais volumes e deverá ser complementado pelos manuais e restantes publicações originárias dos fabricantes e das autoridades aeronáuticas de certificação de tipo dos equipamentos de voo incorporados na frota do operador, depois de homologados pela DGAC. No seu todo deverá tratar, de modo explícito e de forma clara e concisa, todas as matérias enunciadas no número seguinte, estabelecendo procedimentos eficazes e exequíveis.

27.º O manual do serviço de manutenção poderá ser organizado e deverá, designadamente, integrar no seu conteúdo as rubricas a seguir enunciadas:

I — Generalidades:

Objectivo do manual; composição da frota; listagem de programas e operações de manutenção;

Directivas sobre: a obrigatoriedade da estrita observância de todas as disposições contidas no manual; a necessidade de obter a prévia aprovação da DGAC para quaisquer aditamentos e emendas a introduzir; os procedimentos de numeração, actualização, validação e datação das páginas do manual.

II — Organização do serviço de engenharia e manutenção:

Organograma pormenorizado;
Articulação dos vários sectores;
Atribuições e competências de cada sector;
Conteúdo funcional dos postos de direcção e chefia;
Identificação dos titulares de postos de direcção e chefia.

III — Meios materiais:

Instalações: descrição escrita e plantas desenhadas (em anexo do manual);
Inventário da documentação técnica de consulta existente, com menção individualizada do seu estado de actualização;
Inventário, por sector, do ferramental mais importante (em anexo do manual);
Inventário, por sector, do equipamento de verificação e ensaio e da instrumentação de medida (em anexo do manual);
Inventário, por sector, de bancos de ensaio e equipamentos similares (em anexo do manual).

IV — Regras e procedimentos:

Conceitos de manutenção adoptados;
Normas e procedimentos relativos ao funcionamento dos sectores de produção, engenharia e garantia de qualidade;
Programas de manutenção das aeronaves da frota, englobando:

- a) Programas das inspecções periódicas;
- b) Frequência das operações de manutenção (potenciais);

Acções correctivas;
Sistema de controlo de rotáveis;
Programação e registo de operações e trabalhos não periódicos;

Documentação de trabalho: circulação interna e modos de processamento (formatos dos documentos, sua finalidade e normas para a sua utilização);
 Modo de processamento das modificações introduzidas no equipamento da frota;
 Registo das acções de manutenção;
 Procedimentos para a calibração de ferramentas e de instrumentos de ensaio e medida;
 Situações que obrigam à execução de trabalhos específicos (experiências no solo, voos de ensaio, pesagem de aeronaves, triangulação da estrutura, etc.);
 Relação das operações e trabalhos subcontratados, com indicação dos agentes ou empresas onde são realizados e comprovação documental da aptidão técnica destes.

V — Assistência nos aeródromos de escala:

Tipos e níveis das inspecções a executar;
 Meios materiais disponíveis;
 Pessoal qualificado existente;
 Acções e tarefas subcontratadas localmente (com identificação dos subcontratantes).

VI — Pessoal:

Programas de formação específica, compreendendo a formação de base, as qualificações de tipo e as acções de reciclagem, refrescoamento e actualização.

VII — Anexos do manual:

Plantas desenhadas das instalações (hangares e oficinas);
 Protocolos de manutenção;
Curricula dos técnicos responsáveis em postos de direcção e chefia e nos vários níveis da produção e da garantia de qualidade;
 Inventário, por sector, de bancos de ensaio e equipamentos similares, com indicação individualizada das respectivas características técnicas;
 Inventário, por sector, do ferramental mais importante;
 Colecção dos impressos utilizados (fichas, registos, etiquetas, guias, etc.).

PARTE II

Serviço de operações de voo

Objecto

28.º O serviço de operações de voo próprio de cada operador de transporte aéreo deverá ser dotado de estrutura orgânica e dispor de instalações, pessoal, documentação técnica e equipamento na quantidade e qualidade necessárias ao desenvolvimento, coordenação e controlo de todas as actividades operacionais directamente relacionadas com o voo, por forma a garantir, no mais alto nível possível, a sua segurança.

Estrutura orgânica

29.º A estrutura orgânica do serviço de operações de voo compreenderá, pelo menos:

- Um sector de regulamentação aeronáutica, responsável pelo estudo, coordenação e aplicação da regulamentação emanada das competentes entidades aeronáuticas nacionais e internacionais;
- Um sector de segurança de voo, responsável pela apreciação de todos os problemas com ela relacionados, designadamente pela coordenação da investigação e análise dos acidentes e incidentes de voo e pela manutenção da actualidade dos conhecimentos no tocante a novos estudos e procedimentos operacionais com implicações na segurança, tendo em vista a modernização continuada da doutrina e dos procedimentos internos do serviço;
- Um sector de pessoal navegante técnico, responsável pelo desenvolvimento e coordenação das actividades directamente relacionadas com a preparação e condução do voo, em obediência à política operacional fixada pela direcção do serviço, bem como pela operação do equipamento de voo e aplicação das normas e procedimentos aprovados, com vista a garantir os necessários níveis de segurança e regularidade operacionais;
- Um sector de assistência a bordo que tenha a seu cargo o desenvolvimento, coordenação e controlo da actividade profissional do pessoal navegante de cabina, em harmonia com os padrões de qualidade e as normas de serviço aprovados.

Instalações e equipamentos

30.º Os operadores de transporte aéreo deverão dispor de instalações e equipamentos que assegurem o satisfatório funcionamento dos respectivos serviços de operações de voo.

Pessoal técnico

31.º O serviço de operações de voo deverá ser dotado de pessoal técnico que leia, escreva e fale fluentemente o português, seja profissionalmente qualificado para as funções específicas atribuídas e em número suficiente para garantir, em condições satisfatórias de segurança e eficácia, a operacionalidade da sua estrutura funcional e a plena observância dos padrões, normas, regras, procedimentos e práticas nacional e internacionalmente adoptados para o transporte aéreo.

32.º O serviço de operações de voo deverá ser funcionalmente estruturado por forma que:

- Os diferentes níveis de responsabilidade técnica sejam claramente hierarquizados e definidos;
- O pessoal provido em postos de responsabilidade técnica, incluindo o comando de aeronaves, seja inequivocamente identificado;
- O provimento, ou substituição, de titulares de postos de responsabilidade técnica e a designação dos comandantes de aeronaves tenham sido precedidos de avaliação e subsequente aceitação da respectiva aptidão técnica pela DGAC.

33.º A aptidão técnica do pessoal a prover, ou designar, nos termos das alíneas b) e c) do número antecedente será feita em conformidade com os procedimentos contidos no manual de operações de voo, em função:

- De títulos profissionais (licenças, certificados, diplomas, etc.);
- Da experiência profissional devidamente comprovada;
- De provas prestadas perante a DGAC.

34.º O exercício de funções dirigentes, de chefia e de comando de aeronaves, para além de aceitável idoneidade moral e apropriada aptidão técnica, pressupõe a capacidade de ler, escrever e falar fluentemente o português, a posse de conhecimentos de extensão e nível adequados ao conteúdo do manual de operações, e bem assim das leis e regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis no quadro do correcto desempenho dos seus deveres e responsabilidades, devendo ainda ser observados, cumulativamente, os seguintes requisitos mínimos:

- Para a direcção do serviço de operações de voo de operadores de aeronaves cujos certificados de navegabilidade imponham uma tripulação mínima de dois pilotos (piloto e co-piloto):
 - Ser, ou haver sido, titular de licença de piloto de linha aérea de aviões ou de helicópteros, com qualificação de voo por instrumentos-helicóptero, neste último caso;
 - Possuir experiência profissional comprovada não inferior a três anos como piloto comandante em operações de transporte aéreo comercial, regular ou não regular, ou, em alternativa, experiência comprovada como director de operações em empresa de transporte aéreo comercial, regular ou não regular;
- Para a direcção do serviço de operações de voo de operadores de frotas unicamente constituídas por aeronaves cujos certificados de navegabilidade requeiram uma tripulação mínima de apenas um piloto:
 - Ser titular da licença de piloto comercial de aviões, com qualificação de voo por instrumentos, ou de helicópteros, com qualificação de voo por instrumentos-helicóptero, conforme aplicável;
 - Possuir experiência profissional comprovada não inferior a três anos como piloto em operações de transporte aéreo comercial;
- Para piloto-chefe de operadores de aeronaves cujos certificados de navegabilidade imponham uma tripulação mínima de dois pilotos (piloto e co-piloto):
 - Ser titular de licença de piloto de linha aérea de aviões ou de helicópteros, com qualificação de voo por instrumentos-helicóptero válida, neste último caso;
 - Ter averbada na sua licença uma qualificação de tipo válida relativa a algum dos tipos de aeronaves da frota do operador;
 - Possuir experiência profissional comprovada não inferior a três anos como piloto comandante em operações de transporte aéreo comercial, regular ou não regular;

d) Para piloto-chefe de operadores de frotas unicamente constituídas por aeronaves cujos certificados de navegabilidade requeriram uma tripulação mínima de apenas um piloto:

- 1) Ser titular da licença de piloto comercial de aviões ou de helicópteros, conforme aplicável, com pelo menos uma qualificação válida de aeronave da frota do operador;
- 2) Ter averbada na sua licença uma qualificação de voo por instrumentos válida e adequada à categoria da aeronave a que se refere o número antecedente;
- 3) Possuir uma experiência comprovada de voo não inferior a 1000 horas nas funções de piloto comandante;
- 4) Possuir uma experiência comprovada não inferior a três anos como piloto comandante em operações de transporte aéreo comercial, regular ou não regular.

Assistência nos aeródromos de escala

35.º A assistência de operações de voo em cada um dos aeródromos de escala utilizados pelo operador será assegurada pelo respectivo serviço de operações de voo nos termos seguintes:

- a) Estabelecimento de meios próprios; e ou
- b) Prestação dos necessários serviços por acordo com outro operador de transporte aéreo ou contrato com organização certificada de prestação de serviços de assistência de operações de voo (*dispatching*).

36.º O serviço de operações de voo do operador, sempre que se verificar a situação prevista na alínea b) do número antecedente, deverá obter o prévio reconhecimento pela DGAC da idoneidade e aptidão técnicas dos prestadores de serviços pretendidos e assegurar, subsequentemente, o efectivo controlo dos serviços prestados.

Inspecção da DGAC

37.º A DGAC, depois de aprovar o manual de operações de voo, inspecionará as instalações, com todos os respectivos recursos humanos e materiais em estado de prontidão, e verificará o funcionamento do serviço e a condução das operações, no solo e em voo, para certificar a sua conformidade com o conteúdo daquele manual e comprovar a sua capacidade técnica para a preparação e a condução dos voos, na observância do normativo aplicável e das práticas operacionais correntes da indústria.

38.º A DGAC, uma vez emitido o certificado de operador, poderá proceder a auditorias técnicas, acções de fiscalização ou verificações pontuais do funcionamento do serviço e da operação do equipamento, no solo ou em voo, sempre que, no interesse da segurança e da regularidade operacional, o considerar necessário.

39.º A revalidação periódica do certificado de operador dará sempre lugar à inspecção de instalações e respectivos recursos humanos e materiais, para verificação da conformidade do seu funcionamento com o disposto no presente Regulamento e no manual de operações.

Manual de operações

40.º — 1 — O manual de operações deverá ser escrito em português, tendo em vista a orientação, informação e instrução do pessoal técnico do serviço de operações de voo do operador, e fixará uma filosofia de segurança operacional clara e unívoca, como base de apoio essencial à acção inspectiva da DGAC.

2 — O conteúdo do manual e dos seus subsequentes aditamentos e emendas carecem de apreciação e aprovação prévias da DGAC, figurando a data desta em cada uma das suas páginas.

3 — A DGAC poderá determinar a revisão do manual, no todo ou em parte, sempre que o tenha por necessário para assegurar a sua conformidade com a regulamentação nacional e internacional actualizada e os requisitos ditados pela segurança operacional.

4 — O manual poderá ser composto por um ou mais volumes e deverá ser complementado pelos manuais e restantes publicações originárias dos fabricantes e das autoridades aeronáuticas de certificação de tipo dos equipamentos de voo incorporados na frota do operador, depois de homologados pela DGAC. No seu todo deverá tratar, de modo explícito e de forma transparente e concisa, todas as matérias enunciadas no número seguinte, estabelecendo procedimentos eficazes e exequíveis.

41.º O manual de operações deverá, pelo menos, integrar no seu conteúdo as rubricas a seguir enunciadas:

I — Generalidades:

Objectivo do manual; política de segurança operacional e instruções para o pessoal; regulamentação nacional, internacional e dos Estados onde possam vir a realizar-se operações;

Directivas sobre: a obrigatoriedade da estrita observância de todas as disposições contidas no manual; a necessidade de obter a prévia aprovação da DGAC para quaisquer aditamentos e emendas a introduzir; os procedimentos de numeração, actualização, validação e datação das páginas do manual.

II — Direcção de operações:

Organização pormenorizada, incluindo o correspondente organograma.

III — Deveres e responsabilidades:

Do director de operações de voo;
Do piloto-chefe;
Do navegador de voo-chefe;
Do técnico de voo-chefe;
Do director dos serviços de terra.

IV — Tripulação de voo:

Sucessão do comando;
Tripulação mínima;
Tempo de voo e tempo de serviço em voo;
Relatório de tempo para serviço;
Deveres e responsabilidades:

Do piloto comandante;
Do co-piloto;
Do navegador;
Do técnico de voo;
Dos assistentes de cabina.

V — Política operacional.

VI — Aeródromos e instalações de apoio ao voo.

VII — Autorização de voo.

VIII — Cumprimento dos regulamentos.

IX — Controlo operacional:

Objectivos e funções;
Procedimentos para implementação;
Deveres e responsabilidades dos oficiais de operação de voo.

X — Planeamento de voo:

Planos de voo operacionais;
Planos de voo ATC.

XI — Restrições operacionais:

Operações com tempo frio;
Descolagens e aterragens com turbulência;
Operações com vento cruzado (incluindo componentes de cauda);
Operações com temperaturas elevadas;
Operações a grandes altitudes.

XII — Combustíveis e lubrificantes:

Políticas;
Precauções de segurança.

XIII — Mínimos operacionais dos aeródromos:

Políticas;
Listagem dos mínimos operacionais dos aeródromos.

XIV — Altitudes mínimas de voo:

Políticas;
Listagem das altitudes mínimas de voo para cada área autorizada.

XV — Descolagem e subida:

Escolha de pista;
Descolagem com visibilidade limitada;
Utilização das luzes de aterragem;
Monitorização dos instrumentos de voo;
Acertos de potência para a descolagem;
Subida.

XVI — Em rota e espera:

Procedimentos;
Controlo de cruzeiro;
Desvio (alternativo);
Gestão do combustível.

- XVII — Descida, aproximação e aterragem:
Preparação para aproximação;
Descida;
Aproximação;
Circuito de aeródromo;
Aterragem;
Aproximação falhada.
- XVIII — Alijamento de combustível e aterragens com peso superior ao máximo autorizado:
Considerações gerais e políticas;
Limitações de aterragem com peso máximo; procedimentos e precauções;
Verificações após aterragem com peso máximo e relatórios.
- XIX — Desvio de voo (divergir):
Política geral;
Procedimentos de alternativo;
Responsabilidades da tripulação no aeródromo do destino.
- XX — Requisitos dos equipamentos das aeronaves e instrumentos:
Voo por instrumentos e equipamentos fora de serviço.
- XXI — Procedimentos de voo.
XXII — *Performance* das aeronaves:
Manual de voo das aeronaves;
Limitações estruturais;
Velocidades;
Requisitos para a descolagem e subida;
Limitações em rota;
Aterragens;
Potências.
- XXIII — Procedimentos de cabina:
Políticas;
Coordenação da tripulação;
Comunicações;
Segurança de voo.
- XXIV — Acertos de altímetro (verificação):
Procedimentos de acerto de altímetro;
Procedimentos operacionais;
Verificação (acerto) de altímetro;
Utilização do radioaltímetro.
- XXV — Precauções antes da descolagem:
Gelo, geada ou neve nas aeronaves;
Procedimentos antigelo no solo;
Blocos e cobertura do *pitot*;
Push-back e procedimentos de reboque;
Rolagem;
Linhas de guiamento dos caminhos de circulação e sinais de placa.
- XXVI — Procedimentos de voo em rota:
Trovoadas;
Turbulência em ar limpo;
Vórtices de esteira;
Wind shear (variação brusca de vento);
Gelo.
- XXVII — Descolagens, aproximação e aterragens com trovoadas:
Regras do ar.
- XXVIII — Passageiros:
Número máximo de passageiros e respectiva regulamentação;
Pesos nacionais para passageiros, tripulantes e bagagens;
Doenças e acidentes a bordo;
Autorização para embarque.
- XXIX — Carga:
Acomodação da bagagem de cabina e suas limitações;
Mercadorias perigosas.
- XXX — Controlo de peso e centragem.
XXXI — Segurança:
Passageiros e bagagem;
Carga.
- XXXII — Procedimentos de emergência.
XXXIII — Verificações (*checklists*).
XXXIV — Busca e salvamento.
XXXV — Procedimentos de comunicações:
Comunicações de emergência.
- XXXVI — Comunicações falhadas.
XXXVII — Equipamento de emergência:
Coletes de salvação;
Balsas de salvação;
Kits de sobrevivência;
Rádio de emergência;
Mangas de evacuação;
Equipamento de oxigénio;
Luzes de emergência.
- XXXVIII — Código de sinais terra/ar para utilização dos sobreviventes:
Interferências ilícitas;
Procedimentos de intercepção;
Evacuação de emergência;
Incapacidade do piloto.
- XXXIX — Qualificações da tripulação e dos oficiais de operações de voo.
XL — Tripulação de voo:
Qualificações básicas;
Conversão para os vários tipos de aeronaves;
Qualificações de rota e aeródromos;
Treino de emergência dos membros da tripulação.
- XLI — Oficiais de operações de voo:
Licenciamento;
Qualificações básicas;
Qualificações de rota/sector;
Conhecimento da aeronave e dos seus equipamentos;
Conhecimento do manual de operações de voo;
Meteorologia.
- XLII — Treino.
XLIII — Documentos e relatórios.
XLIV — Responsabilidade pelos documentos e impressos:
Provisão;
Emendas e actualizações;
Carregamento e descarga;
Verificação antes de voo dos documentos de bordo;
Preenchimento e assinatura;
Remessa e arquivo;
Registo dos tempos de voo da tripulação.
- XLV — Relatórios:
Procedimentos para elaboração de relatórios sobre acidente observado;
Incidentes de tráfego aéreo;
AIREP;
Incidentes;
Relatórios de acidentes.

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

GOVERNO REGIONAL

Secretaria Regional da Educação e Cultura

Direcção Regional dos Assuntos Culturais

Decreto Regulamentar Regional n.º 18/91/A

As casas de cultura desempenham um papel fundamental na promoção, apoio e coordenação das activi-

dades culturais que se realizam nas suas áreas de actuação.

Para a prossecução destes objectivos torna-se necessário dotá-las dos meios financeiros e humanos adequados e redefinir as suas atribuições e modo de funcionamento.

Importa também reunir num único diploma toda a legislação que ao longo de vários anos tem tido por objecto as casas de cultura.

Assim, em execução do artigo 17.º do Decreto Regional n.º 30/82/A, de 28 de Outubro, o Governo Regional decreta, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 229.º da Constituição, o seguinte:

CAPÍTULO I

Natureza e atribuições

Artigo 1.º

Natureza

1 — As casas de cultura (CC) são serviços externos da Direcção Regional dos Assuntos Culturais-Secretaria Regional da Educação e Cultura (DRAC-SREC), que visam a dinamização cultural e a formação das populações das suas áreas de actuação.

2 — As CC e respectivas áreas de actuação são as seguintes:

- a) Casa de Cultura de Ponta Delgada — São Miguel;
- b) Casa de Cultura de Angra do Heroísmo — Terceira;
- c) Casa de Cultura da Horta — Faial.

Artigo 2.º

Atribuições

São atribuições das CC:

- a) Colaborar na coordenação de todas as iniciativas culturais que se realizem nas suas áreas de actuação;
- b) Efectuar o levantamento e registo das actividades desenvolvidas pela entidades que prosseguem fins de interesse cultural, recolhendo os elementos informativos de carácter social e artístico-cultural dos seus agentes activos e passivos, e mantê-lo actualizado;
- c) Propor um plano de actividades anual visando a cobertura dos sectores da actividade cultural mais carenciados;
- d) Prestar apoio técnico a actividades de reconhecido interesse cultural;
- e) Apoiar a realização de acções de formação nos diferentes campos da actividade artístico-cultural;
- f) Colaborar com entidades públicas ou privadas no desenvolvimento de planos de acção na área cultural;
- g) Dar parecer sobre pedidos de apoio a actividades culturais, propondo o eventual apoio a conceder;
- h) Apoiar a execução do plano de actividades da DRAC.

CAPÍTULO II

Funcionamento

Artigo 3.º

Orçamento

1 — As despesas de funcionamento das CC constituem divisão própria do orçamento da SREC.

2 — Os orçamentos são preparados pela DRAC, sob proposta fundamentada apresentada pelas CC.

3 — Mensalmente será remetido à DRAC um mapa das despesas realizadas e processadas para efeitos de controlo da execução orçamental.

Artigo 4.º

Plano de actividades

1 — O plano de actividades deverá ser acompanhado da indicação dos seus custos e cobertura orçamental própria, de modo a ser calculado o montante de financiamento suplementar a conceder pelo Fundo Regional de Acção Cultural.

2 — As verbas necessárias serão transferidas para as CC, para efeitos de processamento de despesas, por parte do respectivo director, na qualidade de delegado do Fundo Regional de Acção Cultural, de acordo com os n.ºs 1 e 2 do artigo 8.º e n.º 2 do artigo 11.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 10/80/A, de 12 de Março.

3 — As CC apresentarão à DRAC relatórios semestrais de actividades e trimestrais de execução das verbas referidas no n.º 2.

CAPÍTULO III

Pessoal

Artigo 5.º

Quadros de pessoal

Os quadros de pessoal das CC são os constantes do mapa anexo ao presente diploma, de que faz parte integrante.

Artigo 6.º

Condições de ingresso e acesso

As condições e regras de ingresso e acesso dos funcionários das CC serão, para as respectivas categorias, as estabelecidas no Decreto-Lei n.º 248/85, de 15 de Julho, e as previstas na legislação regional e geral complementar.

Artigo 7.º

Pessoal dirigente

1 — O cargo de director será exercido, por inerência de funções, pelo técnico superior do respectivo quadro de pessoal designado pelo director regional dos Assuntos Culturais.

2 — Os directores são remunerados pelo índice 500 do estatuto remuneratório dos funcionários e agentes da Administração Pública.

3 — Nos casos em que os directores já aфирam vencimento igual ou superior ao do índice referido no n.º 2, ser-lhes-á atribuído o índice correspondente ao escalão imediatamente superior da respectiva carreira e categoria.

4 — Não estando provido o lugar de técnico superior, ou não se encontrando este em efectividade de funções na CC, o director poderá ser nomeado de entre individualidades de reconhecido prestígio na área das actividades culturais e experiência válida para o exercício das funções, sendo a remuneração a auferir fixada por despacho conjunto dos Secretários Regionais da Administração Interna, das Finanças e Planeamento e da Educação e Cultura.

5 — Às nomeações nos termos do número anterior aplicam-se as regras previstas nos n.ºs 1, 2, 3 e 5 do artigo 5.º e artigos 7.º, 9.º e 10.º e n.º 1 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 323/89, de 26 de Setembro, adaptado à Região pelo Decreto Legislativo Regional n.º 1/90/A, de 15 de Janeiro.

CAPÍTULO IV

Disposições finais e transitórias

Artigo 8.º

Nomeações dos directores

Sempre que se mostre de grande interesse para o bom funcionamento da instituição, e pelo período transitório de um ano, o director poderá ser nomeado de entre individualidades de reconhecido prestígio na área das actividades culturais e experiência válida para o exercício das funções, sendo a remuneração e as condições para a nomeação as previstas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 7.º do presente diploma, só podendo, nestes casos, efectuar-se uma renovação da nomeação.

Artigo 9.º

Transição

A transição do pessoal para o quadro anexo ao presente diploma far-se-á nos termos da lei geral.

Artigo 10.º

Legislação revogada

Ficam revogados o artigo 6.º e o mapa III anexo ao Decreto Regulamentar Regional n.º 30/80/A, de 25 de Julho, as alíneas *d*) e *e*) do artigo 2.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 3/81/A, de 22 de Janeiro, o Despacho Normativo n.º 157/80, de 31 de Dezembro, e a Portaria n.º 15/89, de 4 de Abril.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

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

Aprovado em Conselho do Governo Regional, em Angra do Heroísmo, em 2 de Maio de 1991.

O Presidente do Governo Regional, *João Bosco Mota Amaral*.

Assinado em Angra do Heroísmo em 3 de Junho de 1991.

Publique-se.

O Ministro da República para a Região Autónoma dos Açores, *Mário Fernando de Campos Pinto*.

ANEXO

Mapa a que se refere o artigo 5.º do presente diploma

Número	Carreira profissional e categoria	Remuneração
1 — Casa de Cultura de Ponta Delgada		
1	Director	(a)
2	Técnico superior de 2.ª classe, de 1.ª classe, principal, assessor ou assessor principal	(b)
1	Terceiro-oficial, segundo-oficial, primeiro-oficial ou oficial principal	(b)
2	Escriturário-dactilógrafo	(b) e (c)
1	Auxiliar administrativo	(b)
2 — Casa da Cultura de Angra do Heroísmo		
1	Director	(a)
1	Técnico superior de 2.ª classe, de 1.ª classe, principal, assessor ou assessor principal	(b)
2	Terceiro-oficial, segundo-oficial, primeiro-oficial ou oficial principal	(b)
1	Auxiliar administrativo	(b)
3 — Casa de Cultura da Horta		
1	Director	(a)
1	Técnico superior de 2.ª classe, de 1.ª classe, principal, assessor ou assessor principal	(b)
1	Terceiro-oficial, segundo-oficial, primeiro-oficial ou oficial principal	(b)
1	Escriturário-dactilógrafo	(b) e (c)
1	Auxiliar administrativo	(b)

(a) Vencimento nos termos do artigo 7.º do presente diploma.

(b) Vencimento de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 353-A/89, de 16 de Outubro.

(c) Consideram-se automaticamente aditados ao número de lugares da carreira de oficial administrativo quando vagarem.

Secretaria Regional das Finanças e Planeamento

Direcção Regional do Orçamento e Contabilidade

Decreto Regulamentar Regional n.º 19/91/A

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 353-A/89, de 16 de Outubro, ficaram estabelecidas as novas regras sobre o estatuto remuneratório dos funcionários e agentes da Administração Pública e das remunerações base das respectivas carreiras e categorias.

A carreira de técnico profissional de contabilidade foi estabelecida pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 17/84/A, de 29 de Maio, e posteriormente o Decreto Regulamentar Regional n.º 16/90/A, de 2 de Maio, procedeu à sua reestruturação e revalorização como carreira específica do pessoal do quadro da Secretaria Regional das Finanças e Planeamento, afecta à Direcção Regional do Orçamento e Contabilidade, pelo que importa agora aprovar a estrutura salarial da referida carreira e enquadrá-la dentro dos princípios enforçadores do novo sistema retributivo.

Deste modo, e tendo em consideração o disposto no artigo 29.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 353-A/89, de 16 de Outubro, há que integrar as carreiras de técnico contabilista e de auxiliar de contabilidade no novo estatuto remuneratório da Administração Pública.

Por outro lado, e ao abrigo das disposições do Decreto-Lei n.º 45-A/84, de 3 de Fevereiro, o presente diploma foi antecedido de negociações com as organizações sindicais respectivas.

Assim, tendo em consideração o disposto no artigo 29.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 353-A/89, de 16 de Outubro, o Governo Regional decreta, nos termos

da alínea g) do n.º 1 do artigo 229.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º A estrutura remuneratória das carreiras de técnico de contabilidade e de auxiliar de contabilidade da Direcção Regional do Orçamento e Contabilidade são, respectivamente, as constantes dos mapas I e II anexos ao presente diploma, de que fazem parte integrante.

Art. 2.º A transição do pessoal técnico de contabilidade operar-se-á de acordo com o mapa III anexo a este diploma, do qual faz parte integrante.

Art. 3.º — 1 — Os funcionários que tenham mudado de categoria a partir de 1 de Outubro de 1989 transitam para a nova estrutura salarial, de acordo com a categoria de que são titulares à data da entrada em vigor do presente diploma.

2 — Para efeitos de cálculo das remunerações no período compreendido entre 1 de Outubro de 1989 e a data de entrada em vigor do presente diploma, atender-se-á, nos casos previstos no número precedente, ao índice atribuído à situação que o funcionário detinha até à data em que se verificou a mudança de categoria.

Art. 4.º — 1 — A promoção nas carreiras abrangidas pelo presente diploma far-se-á da seguinte forma:

- a) Para o escalão 1 da categoria para a qual se faz a promoção;
- b) Para o escalão que, na estrutura remuneratória da categoria para a qual se faz a promoção, corresponda o índice superior mais aproximado, se o funcionário auferir já remuneração igual ou superior à do escalão 1.

2 — A progressão far-se-á por mudança de escalão, após a permanência de três anos no escalão imediatamente anterior.

Art. 5.º — 1 — O pessoal administrativo a exercer funções na Direcção Regional do Orçamento e Contabilidade à data da publicação deste diploma poderá ingressar na carreira de pessoal auxiliar de contabilidade, mediante a frequência de curso de formação adequado e aprovação em provas teórico-práticas sobre a matéria curricular da carreira, com o que ficam extintos os lugares da carreira administrativa da Direcção Regional do Orçamento e Contabilidade, constantes do mapa anexo ao Decreto Regulamentar Regional n.º 40/88/A, de 7 de Outubro.

2 — A regulamentação do curso de formação e das provas previstas no número anterior será feita por despacho conjunto dos Secretários Regionais da Administração Interna e das Finanças e Planeamento.

Art. 6.º Em tudo o que não estiver regulamentado no presente diploma, aplicam-se as disposições do Decreto-Lei n.º 353-A/89, de 16 de Outubro.

Art. 7.º O presente diploma entra em vigor na data da sua publicação, produzindo, porém, efeitos remuneratórios a partir de 1 de Outubro de 1989.

Aprovado em Conselho do Governo Regional, em Angra do Heroísmo, em 14 de Maio de 1991.

O Presidente do Governo Regional, *João Bosco Mota Amaral*.

Assinado em Angra do Heroísmo em 5 de Junho de 1991.

Publique-se.

O Ministro da República para a Região Autónoma dos Açores, *Mário Fernando de Campos Pinto*.

MAPA I

Categoria	Escalões							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Subdirector de contabilidade	560	580	615	650	680	700	—	—
Perito de contabilidade de 1.ª classe	490	510	530	550	580	600	—	—
Perito de contabilidade de 2.ª classe	410	440	470	490	500	520	—	—
Técnico de contabilidade de 1.ª classe	350	380	400	430	440	460	—	—
Técnico de contabilidade de 2.ª classe	300	310	330	350	370	380	—	—
Técnico de contabilidade estagiário	240	—	—	—	—	—	—	—

MAPA II

Categoria	Escalões							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Auxiliar contabilista principal	220	240	260	280	300	320	340	—
Auxiliar contabilista de 1.ª classe	205	230	240	260	280	300	310	—
Auxiliar contabilista de 2.ª classe	180	220	230	250	270	300	—	—

MAPA III

Categoria	Diaturnidades		Índice de integração
	0	1	
Subdirector de contabilidade	0	580	
	1	580	
	2	580	
	3	580	
	4	580	
	5	615	

Categoria	Diaturnidades	Índice de integração
Perito contabilista de 1.ª classe	0	510
	1	510
	2	510
	3	510
	4	510
	5	530
Perito contabilista de 2.ª classe	0	440
	1	440
	2	440
	3	470
	4	470
	5	490
Técnico de contabilidade de 1.ª classe	0	380
	1	400
	2	400
	3	430
	4	430
	5	440
Técnico de contabilidade de 2.ª classe	0	310
	1	330
	2	350
	3	350
	4	370
	5	380
Técnico de contabilidade de 2.ª classe estagiário	-	240



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

IMPrensa NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.



PORTE
PAGO

1 — Preço de página para venda avulso, 5\$50; preço por linha de anúncio, 154\$.

2 — Os prazos de reclamação de faltas do *Diário da República* para o continente e regiões autónomas e estrangeiro são, respectivamente, de 30 e 90 dias à data da sua publicação.

PREÇO DESTES NÚMERO 77\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República» deve ser dirigida à administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, E. P., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Lisboa Codex