

Artigo 2.º**Norma revogatória**

Com a entrada em vigor da regulamentação prevista no artigo anterior, são revogados os seguintes diplomas:

- a) Decreto-Lei n.º 288/84, de 24 de Agosto;
- b) Decreto-Lei n.º 289/84, de 24 de Agosto;
- c) Portaria n.º 816/84, de 20 de Outubro;
- d) Portaria n.º 819/84, de 23 de Outubro;
- e) Portaria n.º 822/84, de 23 de Outubro;
- f) Decreto-Lei n.º 55/85, de 4 de Março;
- g) Decreto-Lei n.º 286/86, de 6 de Setembro;
- h) Decreto-Lei n.º 404-A/86, de 4 de Dezembro;
- i) Decreto-Lei n.º 275/87, de 4 de Julho;
- j) Decreto-Lei n.º 274/87, de 4 de Julho;
- l) Artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 4/90, de 3 de Janeiro;
- m) Decreto-Lei n.º 226/90, de 10 de Julho;
- n) Portaria n.º 414/91, de 16 de Maio.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 20 de Fevereiro de 1992. — *Antbal António Cavaco Silva* — *Arlindo Marques da Cunha* — *Arlindo Gomes de Carvalho* — *Fernando Manuel Barbosa Faria de Oliveira* — *Carlos Alberto Diogo Soares Borrego*.

Promulgado em 9 de Abril de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 11 de Abril de 1992.

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

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES**

Decreto-Lei n.º 66/92

de 23 de Abril

A Lei de Delimitação de Sectores, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 339/91, de 10 de Setembro, veio permitir o acesso da iniciativa privada a actividades no sector aéreo que até à sua entrada em vigor lhe estavam vedadas.

Hoje é, assim, possível não só a gestão de infra-estruturas aeroportuárias por privados, como, igualmente, a prestação de serviços de transporte aéreo regular internacional pelas mesmas entidades.

Uma vez removido o obstáculo legal que vedava o acesso da iniciativa privada a essas áreas de actividade, urge criar os quadros normativos que regulem, de forma adequada, o exercício de tais actividades.

É esse o escopo do presente diploma.

Por outro lado, prevendo-se para 1 de Janeiro de 1993 a liberalização do espaço comunitário, há que criar, desde já, as condições para que empresas de bandeira portuguesa possam, atempadamente, desenvolver a sua actuação, ocupando novas rotas, criando novos mercados e aumentando a quantidade e qualidade dos serviços oferecidos e a oferecer.

Visa-se, pois, a criação de um sector forte, dinâmico e de qualidade, que seja capaz de aproveitar as poten-

cialidades do presente e, sobretudo, as que, no futuro, se abrirão com a liberalização do espaço aéreo comunitário.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Artigo 1.º

Objecto

O disposto no presente diploma regula a actividade de transporte aéreo regular internacional.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos deste diploma, entende-se por:

- a) Transporte aéreo regular — séries de voos comerciais abertos ao público e operados para transporte de passageiros, carga e ou correio, entre dois ou mais pontos com uma frequência regular, segundo um horário aprovado e devidamente publicitado;
- b) Transporte aéreo regular internacional — transporte aéreo regular, efectuado entre pontos situados no território nacional e pontos situados no território de outro ou outros Estados;
- c) Designação — o acto de notificação de um Estado por outro Estado da empresa ou empresas a que são confiados os serviços correspondentes aos direitos de tráfego internacionalmente outorgados ao Estado que notifica;
- d) Rota — ligação aérea entre dois aeroportos, considerando-se como um único aeroporto o conjunto de aeroportos (sistema de aeroportos) que servem o mesmo local;
- e) Rota efectivamente explorada — rota explorada em transporte aéreo regular com uma oferta de serviço não inferior a uma frequência semanal de ida e volta.

CAPÍTULO II

Artigo 3.º

Licenciamento

1 — O exercício da actividade de transporte aéreo regular internacional depende da titularidade de licença.

2 — A licença é atribuída por despacho do ministro com competência na área da aviação civil.

3 — No despacho de atribuição de uma licença pode a autorização para a exploração de uma rota ser condicionada à satisfação de requisitos impostos pelo interesse público.

Artigo 4.º

Processo administrativo

O processo administrativo relativo a cada licenciamento será organizado pela Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC), que o submeterá a despacho ministerial, acompanhado do seu parecer.

Artigo 5.º

Designação

1 — Só após a publicação do despacho de atribuição de uma licença será feita pelo Estado Português, junto da autoridade competente, a designação da entidade licenciada para a operação da rota em causa.

2 — O exercício dos direitos conferidos pela licença depende da aceitação da designação por parte do ou dos Estados envolvidos, a qual será imediatamente notificada pela DGAC ao respectivo titular.

Artigo 6.º

Rotas já exploradas

As empresas designadas pelo Estado Português, à data da publicação do presente diploma, para exploração de transporte aéreo regular internacional consideram-se licenciadas para a exploração das rotas em que operam, enquanto tais rotas forem efectivamente exploradas.

CAPÍTULO III

Artigo 7.º

Objecto de licenciamento

1 — Podem ser objecto de licenciamento os serviços de transporte aéreo regular internacionais em:

- a) Rotas não exploradas;
- b) Rotas exploradas exclusivamente em transporte aéreo não regular;
- c) Rotas exploradas exclusivamente por empresas designadas por outros Estados;
- d) Rotas em que, sendo admitida a designação de mais de uma empresa, a quota de capacidade operada por transportadores nacionais seja inferior a 35% da capacidade total operada na rota.

2 — A DGAC fornecerá, a pedido dos interessados, informação sobre se a rota ou as rotas pretendidas se encontram ou não nas condições do n.º 1.

Artigo 8.º

Candidaturas

1 — Podem candidatar-se à exploração de serviços aéreos internacionais, nas rotas indicadas no artigo anterior, as entidades que, cumulativamente:

- a) Revistam a forma de empresa pública, sociedade comercial ou cooperativa, nos termos da legislação nacional;
- b) Tenham como principal objecto estatutário a actividade de transporte aéreo;
- c) Tenham sede social em território português;
- d) Tenham como titulares de órgãos sociais, maioritariamente, cidadãos portugueses, sem prejuízo do estabelecido na ordem jurídica comunitária, e cujo capital social se encontre maioritariamente na titularidade de entidades nacionais;

- e) Detenham capacidade técnica e financeira adequada ao cumprimento das obrigações inerentes à licença que se propõem obter;
- f) Tenham um capital social realizado de montante igual ou superior ao mínimo fixado por portaria do ministro com competência na área da aviação civil;
- g) Disponham de frota adequada aos serviços a prestar, permanentemente afecta ao serviço da empresa, devendo as aeronaves estar inscritas no registo aeronáutico nacional e dispor de certificado de navegabilidade válido;
- h) Cumpram os requisitos que permitam a sua designação ao abrigo do instrumento de direito internacional aplicável.

2 — No caso de sociedades por acções, a maioria referida na alínea d) do número anterior deve ser representada por acções nominativas a registar na DGAC, salvo tratando-se de sociedades anónimas nacionais de capitais maioritariamente públicos.

3 — No caso de o candidato ser uma empresa pública nacional ou uma sociedade anónima nacional de capitais maioritariamente públicos, consideram-se cumpridos os requisitos das alíneas c) e d) do n.º 1, bem como o requisito de capacidade financeira constante da alínea e) do mesmo número.

4 — Para efeitos do disposto na alínea g) do n.º 1, consideram-se permanentemente afectas ao serviço da empresa as aeronaves da sua propriedade ou a si locadas, em qualquer dos regimes legais em vigor.

Artigo 9.º

Instrução do pedido

1 — As licenças para a exploração de serviços de transporte aéreo regular internacional serão requeridas através da DGAC, devendo o respectivo requerimento conter:

- a) Identificação do requerente e referência do certificado de operador de que dispõe;
- b) Indicação da rota a que se candidata;
- c) Indicação da natureza do tráfego a transportar;
- d) Indicação do período ou períodos em que pretende operar;
- e) Indicação da frequência de serviço prevista;
- f) Descrição do equipamento aeronáutico a utilizar.

2 — O requerimento deverá ser acompanhado dos documentos necessários à verificação dos requisitos fixados no artigo anterior, designadamente:

- a) Certidão da escritura de constituição da sociedade, de que constem os respectivos estatutos, e de eventuais escrituras posteriores de alteração, caso não se trate de uma empresa pública ou de uma sociedade anónima de capitais maioritariamente públicos;
- b) Certidão actualizada da matrícula do requerente na conservatória do registo comercial;
- c) Indicação do montante e titularidade do capital social;
- d) Indicação dos meios e serviços, próprios ou alheios, que utilizará para a execução do serviço;

- e) Documentação necessária para qualquer alteração do certificado de operador que seja exigida para a execução do serviço que é objecto do requerimento;
- f) Certidão da acta da assembleia geral em que foram eleitos os titulares dos órgãos sociais.

3 — O requerimento será ainda instruído com elementos relativos à qualidade do serviço, designadamente horários, tarifas, capacidade de transporte, contratos de *interline* e de agência, condições de serviço, sistema de reservas, desempenho anterior da empresa requerente em matéria de regularidade, pontualidade e protecção aos passageiros.

4 — No caso de candidaturas simultâneas para várias rotas, por uma mesma entidade, cada rota será objecto de requerimento específico, podendo os requerimentos ser instruídos conjuntamente.

5 — A DGAC poderá emitir instruções sobre a forma da apresentação dos elementos necessários à instrução do requerimento e poderá dispensar a apresentação dos documentos referidos no n.º 2 se os mesmos se encontrarem arquivados nos seus serviços, em versão actualizada.

6 — Em caso de falta de qualquer dos elementos que devem acompanhar o requerimento, a DGAC notifica o requerente para, no prazo máximo de 30 dias, suprir a falta, sob pena de não ser considerado o pedido.

Artigo 10.º

Publicidade

A DGAC dá publicidade, através de aviso publicado na 2.ª série do *Diário da República*, da pretensão do requerente, para que aqueles que manifestem um interesse legítimo possam, dentro do prazo de 15 dias úteis, pronunciar-se sobre a mesma e ou apresentar candidatura alternativa.

CAPÍTULO IV

Artigo 11.º

Critérios

O licenciamento da exploração de uma rota, havendo vários candidatos que satisfaçam os requisitos do artigo 8.º, será concedido, de acordo com a seguinte ordem de preferências, aos candidatos que:

- a) Ofereçam maior número de lugares por ano na exploração da rota em causa;
- b) Em caso de igualdade, àqueles que ofereçam maior capacidade de transporte aéreo regular com início ou destino no aeroporto nacional em causa.

Artigo 12.º

Despacho de atribuição da licença

O despacho de atribuição da licença será publicado no *Diário da República* e dele deverão constar:

- a) Os condicionamentos a que, eventualmente, se encontra sujeita;
- b) O número anual mínimo de frequência de serviço.

Artigo 13.º

Prazo

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as licenças são atribuídas sem prazo.

2 — Podem ser atribuídas licenças a prazo, a requerimento do interessado, dependendo a atribuição, nesse caso, da avaliação que vier a ser feita pela DGAC da adequação do pedido e serviço prestado às necessidades do público.

3 — As licenças concedidas nos termos do número anterior não são prorrogáveis, podendo, no entanto, o respectivo titular requerer nova licença, sem prazo ou com prazo, para o mesmo serviço.

Artigo 14.º

Reserva de rota

Quando as especiais características da operação de uma rota exijam, por parte do transportador, um planeamento a prazo e ou a aquisição de equipamento específico e não seja apresentada candidatura que garanta satisfatoriamente a exploração imediata dessa rota, a emissão de licença concedida será deferida condicionalmente, fixando-se prazo adequado para o início da exploração.

CAPÍTULO V

Artigo 15.º

Responsabilidades

1 — Quanto às responsabilidades eventualmente emergentes dos transportes aéreos a efectuar nas rotas objecto de licenças emitidas nos termos do presente diploma, os respectivos titulares ficarão sujeitos, conforme os casos, ao disposto na legislação nacional e ou nas convenções internacionais aplicáveis, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 321/89, de 25 de Setembro, e a Convenção para a Unificação de Certas Normas Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia a 12 de Outubro de 1929 (Convenção de Varsóvia), na sua versão original, bem como nas versões que lhe foram ou vierem a ser dadas por outras convenções ou protocolos, designadamente o Protocolo assinado na Haia em 28 de Setembro de 1955 (Protocolo da Haia).

2 — Para efeitos da conversão dos francos-ouro referidos na Convenção de Varsóvia e no Protocolo da Haia, considera-se que 250 francos-ouro correspondem a 20 dólares dos Estados Unidos da América convertidos em escudos portugueses ao câmbio de compra do Banco de Portugal em vigor em cada momento.

Artigo 16.º

Seguros

1 — As transportadoras aéreas candidatas à emissão de licenças relativas a rotas que envolvam transporte aéreo sujeito a convenções internacionais, nomeadamente as mencionadas no artigo anterior, deverão comprometer-se a celebrar, logo que lhes seja atribuída a licença, contrato de seguro de responsabilidade civil

que cubra os danos previstos nas mesmas e cujo montante não poderá ser inferior aos limites máximos de responsabilidade aí definidos.

2 — O disposto no número anterior não prejudica a exigência dos contratos de seguros previstos na legislação portuguesa aplicável.

Artigo 17.º

Certificados

1 — A emissão de uma licença está condicionada à titularidade de um certificado de operador adequado aos serviços a explorar na rota em causa, bem como à apresentação de certificados comprovativos da existência dos contratos de seguros legalmente exigíveis.

2 — Entre a publicação do despacho que atribui uma licença e a emissão daquela mediará o tempo necessário à obtenção de adequado certificado de operador e à apresentação do certificado de seguro, o qual, todavia, não pode exceder um ano.

3 — Até ao termo do prazo referido no n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 111/91, de 18 de Março, o certificado de operador pode ser substituído por documento validamente emitido pela DGAC comprovativo da respectiva certificação técnica.

Artigo 18.º

Programa e horário

1 — Os programas e horários respeitantes aos serviços abrangidos nas rotas licenciadas estão sujeitos a prévia aprovação pela DGAC, devendo para tal ser submetidos a esta entidade nos prazos fixados por despacho do director-geral.

2 — Os titulares das licenças estão obrigados ao cumprimento dos horários e programas aprovados, os quais devem ser objecto de divulgação.

3 — Quaisquer alterações aos programas aprovados, incluindo alteração de frequência, dia ou hora dos serviços, modificação do equipamento ou cancelamento de um voo ou introdução de voos adicionais, estão sujeitas a autorização prévia da DGAC, salvo quando decorrentes de situações imprevistas ou de motivos de força maior.

4 — Os titulares das licenças devem previamente obter as respectivas autorizações das autoridades aeronáuticas do ou dos Estados em que se situem os outros pontos do serviço em causa.

Artigo 19.º

Dados estatísticos

As entidades licenciadas devem fornecer à DGAC dados estatísticos sobre o tráfego, as contas anuais de exploração, bem como quaisquer outros elementos úteis à fiscalização.

Artigo 20.º

Intransmissibilidade

1 — As licenças concedidas ao abrigo do presente diploma são intransmissíveis.

2 — O disposto no número anterior não obsta a que os serviços objecto de uma licença sejam prestados por entidades contratadas pelo seu titular, desde que as mesmas satisfaçam os requisitos constantes do artigo 8.º e seja obtido despacho favorável do ministro com competência na área da aviação civil.

CAPÍTULO VI

Artigo 21.º

Factos supervenientes

1 — A ocorrência superveniente de qualquer facto que conduza à alteração ou inexistência das condições e requisitos constantes do artigo 8.º será obrigatoriamente comunicada à DGAC pelo titular da licença, no prazo máximo de 15 dias contados da data da sua verificação.

2 — Quando ocorram alterações na composição dos órgãos sociais do titular da licença, deverá ser remetida à DGAC, no prazo de 15 dias, certidão da acta da assembleia geral que as haja determinado.

Artigo 22.º

Pedido de cancelamento ou suspensão

1 — A requerimento do respectivo titular, podem ser canceladas ou suspensas as licenças previstas no presente diploma, desde que os fundamentos invocados sejam considerados relevantes, à luz do interesse público.

2 — A suspensão não pode ultrapassar os seis meses.

3 — A suspensão da licença não interrompe a contagem do prazo de validade da mesma, quando exista.

Artigo 23.º

Suspensão imediata

Haverá lugar à suspensão imediata de uma licença quando ocorra um dos seguintes factos:

- a) Suspensão do certificado de operador ou da parte deste aplicável aos serviços a explorar na rota objecto da licença;
- b) Cessação dos contratos de seguro legalmente exigíveis.

Artigo 24.º

Cancelamento de licença

1 — Pode a licença ser cancelada:

- a) Quando deixe de verificar-se qualquer dos requisitos do artigo 8.º;
- b) Quando o respectivo titular, não estando para isso autorizado nos termos do n.º 1 do artigo 22.º, suspender os serviços de transporte objecto da licença sem que se tenha verificado qualquer motivo imprevisto ou de força maior impeditivo do pedido da autorização;
- c) Quando, comprovadamente, sejam violados os termos e condições da mesma;
- d) Quando se verifique que o número de voos efectuado pelo respectivo titular num dos pe-

ríodos de Verão ou de Inverno, como tais definidos pela IATA (International Air Transport Association), foi inferior em mais de 20% ao número total de voos previsto no horário aprovado para tal período;

- e) Quando a situação que tiver dado origem à suspensão nos termos do artigo 23.º se mantiver por mais de 90 dias.

2 — O titular de uma licença cancelada só poderá candidatar-se a uma nova licença para a mesma rota decorridos dois anos sobre a data do cancelamento.

CAPÍTULO VII

Artigo 25.º

Taxas

Pela concessão e suspensão das licenças previstas neste diploma é devido o pagamento de taxas, de montante a fixar por portaria conjunta do Ministro das Finanças e do ministro com competência na área da aviação civil.

Artigo 26.º

Fiscalização

Compete à DGAC fiscalizar a observância do disposto no presente diploma.

Artigo 27.º

Coimas

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima mínima de 600 000\$ e máxima de 6 000 000\$:

- O exercício da actividade de transporte aéreo com violação dos termos e condições constantes das respectivas licenças;
- O exercício da actividade de transporte aéreo regular internacional por entidade não licenciada para o efeito;
- A suspensão não autorizada dos serviços abrangidos por uma licença.

2 — A contra-ordenação prevista na alínea *b)* do número anterior, quando praticada por pessoa singular, é punível com coima mínima de 200 000\$ e máxima de 500 000\$.

3 — Constitui contra-ordenação, punível com coima mínima de 150 000\$ e máxima de 1 200 000\$, a violação do disposto nos artigos 19.º, 21.º e 25.º

4 — A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 28.º

Competência

1 — O processamento das contra-ordenações previstas neste diploma é da competência da DGAC.

2 — A aplicação das coimas é da competência do director-geral da Aviação Civil.

Artigo 29.º

Produto das coimas

A afectação do produto das coimas faz-se da forma seguinte:

- 40% para a DGAC, constituindo receita própria;
- 60% para o Estado.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de Fevereiro de 1992. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Jorge Braga de Macedo* — *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Promulgado em 30 de Março de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 9 de Abril de 1992.

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

Decreto-Lei n.º 67/92

de 23 de Abril

O Decreto-Lei n.º 432/88, de 21 de Novembro, ao estabelecer as regras e condições a observar na aprovação de equipamento terminal destinado à ligação às redes de telecomunicações nacionais de uso público, deu um passo importante no domínio da disciplina a seguir para a normal comercialização e utilização do equipamento terminal.

No entanto, a evolução entretanto verificada no mercado de equipamentos terminais, aliada à experiência colhida pela prática do sistema em vigor, aconselham a que se altere o regime contra-ordenacional estabelecido, por forma a garantir o interesse dos utilizadores e assegurar diferentes níveis de responsabilidade aos agentes económicos envolvidos na cadeia de comercialização dos equipamentos terminais.

Finalmente, tendo em conta que a função fiscalizadora do Estado neste domínio já é prosseguida pelo Instituto das Comunicações de Portugal (ICP), cujos Estatutos foram aprovados pelo Decreto-Lei n.º 283/89, de 23 de Agosto, torna-se necessário adaptar o citado Decreto-Lei n.º 432/88 à realidade actual.

Assim:

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

Artigo único. O artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 432/88, de 21 de Novembro, passa a ter a seguinte redacção:

Artigo 15.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima:

- De 100 000\$ a 250 000\$ e de 500 000\$ a 750 000\$, a violação do disposto no n.º 1 do artigo 3.º, conforme seja praticada por pessoa singular ou colectiva, respectivamente;