

Aviso

Por ordem superior se faz público que foi adoptado, em 27 de Junho de 1962, pelo Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos da alínea 1 do artigo 54.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944, o texto abaixo transcrito sobre marcas de nacionalidade e de matrícula das aeronaves, que constitui o Anexo 7 à citada Convenção:

NORMAS INTERNACIONAIS

1. Definições

As expressões abaixo indicadas, quando usadas nas Normas Internacionais sobre Marcas de Nacionalidade e de Matrícula das Aeronaves, têm a seguinte significação:

Aeródino — aeronave cuja sustentação em voo resulta sobretudo de forças aerodinâmicas.

Aeronave — aparelho que se pode sustentar na atmosfera por virtude de reacções do ar (ver quadro I quanto à classificação das aeronaves).

Aeróstato — aeronave cuja sustentação resulta sobretudo da sua flutuação no ar.

Autógiro — aeródino cuja sustentação em voo resulta da reacção do ar sobre um ou vários rotores, girando livremente em torno de eixos sensivelmente verticais.

Avião — aeródino propulsionado por órgão motor e cuja sustentação em voo resulta sobretudo de reacções aerodinâmicas sobre superfícies que se mantêm fixas em determinadas condições de voo.

Balão — aeróstato não propulsionado por órgão motor.

Dirigível — aeróstato propulsionado por órgão motor.

Estado de matrícula — Estado em cujo registo uma aeronave está inscrita.

Giroplano — aeródino propulsionado por órgão motor e cuja sustentação em voo resulta da reacção do ar sobre um ou mais rotores.

Helicóptero — aeródino cuja sustentação em voo é obtida através da reacção do ar em um ou mais rotores, accionados por órgão motor, girando em torno de eixos sensivelmente verticais.

Material à prova de fogo — material capaz de resistir ao calor em condições pelo menos idênticas às do aço, quando utilizados aquele material e o aço nas dimensões apropriadas à função específica a satisfazer.

Ornitóptero — aeródino cuja sustentação em voo resulta principalmente da reacção do ar sobre superfícies animadas de um movimento oscilatório.

Planador — aeródino desprovido de órgão motor e cuja sustentação em voo resulta principalmente de reacções aerodinâmicas sobre superfícies que se mantêm fixas em determinadas condições de voo.

2. Marcas de nacionalidade e de matrícula a utilizar

2.1 As marcas de nacionalidade e de matrícula a usar nas aeronaves serão constituídas por um grupo de caracteres.

2.2 A marca de nacionalidade deverá preceder a marca de matrícula. Se o primeiro carácter da marca da matrícula for uma letra, deverá esta ser precedida de um hífen.

2.3 A marca de nacionalidade deverá seleccionar-se de entre a série de símbolos de nacionalidade utilizados como indicativo de chamada de estação de radiocomunicações e atribuídos ao Estado de matrícula pelo Regulamento Internacional das Radiocomunicações. As marcas de na-

cionalidade escolhidas devem ser comunicadas à Organização da Aviação Civil Internacional.

2.4 A marca de matrícula deverá compor-se de letras, algarismos ou uma combinação de letras e algarismos, conforme o que for decidido pelo Estado de matrícula.

2.5 Quando a marca de matrícula seja composta unicamente de letras, devem evitar-se as combinações de letras que possam confundir-se com os grupos de cinco letras utilizadas no Código Internacional de Sinais, parte II, com os grupos de três letras começadas por Q, com o sinal de socorro SOS, ou com todos os outros sinais de urgência análogos, tais como XXX, PAN e TTT.

Nota. — No que se refere a estes códigos, ver o Regulamento Internacional das Radiocomunicações em vigor.

3. Localização das marcas de nacionalidade e de matrícula

3.1 Generalidades. As marcas de nacionalidade e de matrícula deverão ser pintadas nas aeronaves ou nelas apostas utilizando qualquer outro meio que garanta o mesmo grau de permanência. As marcas deverão manter-se constantemente limpas e apresentar-se sempre bem visíveis.

3.2 Aeróstatos.

3.2.1 Dirigíveis. Nos dirigíveis, as marcas devem figurar no revestimento ou na empenagem. As marcas figurando no revestimento devem dispor-se no sentido do comprimento de cada lado do revestimento e também no respectivo topo, ao longo da linha de simetria. As marcas figurando na empenagem devem estar patentes simultaneamente nos estabilizadores horizontal e vertical; as marcas sobre o estabilizador horizontal devem dispor-se na metade da face superior do lado direito, e na metade da face inferior, do lado esquerdo, com o topo das letras e dos algarismos para o lado do bordo de ataque; as marcas sobre o estabilizador vertical devem dispor-se de cada lado da metade inferior do estabilizador com as letras e algarismos alinhados horizontalmente.

3.2.2 Balões esféricos. Nos balões esféricos as marcas devem figurar em posições diametralmente opostas, dispondo-se próximo da maior circunferência horizontal do balão.

3.2.3 Balões não esféricos. Nos balões não esféricos as marcas devem figurar em cada um dos seus lados, dispondo-se próximo da linha de intersecção do plano de secção máxima do balão, imediatamente por cima da cinta de cordagem ou dos pontos de amarração dos cabos de suspensão da barquinha.

3.2.4 Para todos os aeróstatos. As marcas laterais dos aeróstatos devem ser igualmente visíveis dos lados e do solo.

3.3 Aeródinos.

3.3.1 Asas. Nos aeródinos, as marcas devem figurar uma vez no intradorso das asas, dispondo-se na metade do intradorso, do lado esquerdo, a menos que se estendam ao longo de toda a superfície do intradorso. As marcas das asas devem, tanto quanto possível, situar-se a igual distância dos bordos de ataque e de fuga, ficando o topo das letras e dos algarismos virado para o lado do bordo de ataque.

3.3.2 Fuselagem (ou estrutura que a substitua) e estabilizador vertical. Nos aeródinos as marcas devem figurar de cada um dos lados da fuselagem (ou da estrutura que a substitua), entre as asas e a cauda, ou na metade superior do estabilizador vertical. Quando dispostas num estabilizador com uma única deriva, devem as marcas figurar em ambos os lados da deriva. Quando dispostas num estabilizador com derivas múltiplas, devem as marcas figurar nas faces exteriores das derivas extremas.

3.3.3 Casos especiais. Nos aeródinos que não possuem os componentes mencionados nos parágrafos 3.3.1 e 3.3.2, as marcas devem figurar por forma tal que a aeronave possa ser facilmente identificada.

4. Dimensões das marcas de nacionalidade e de matrícula

As letras e algarismos que constituem um mesmo grupo de marcas devem ter alturas iguais.

4.1 Aeróstatos. A altura das marcas dos aeróstatos deve ser de, pelo menos, 50 cm (20 polegadas).

4.2 Aeródinos.

4.2.1 Asas. A altura das marcas nas asas dos aeródinos deve ser de, pelo menos, 50 cm (20 polegadas).

4.2.2 Fuselagem (ou estrutura que a substitua) e estabilizador vertical. A altura das marcas na fuselagem (ou na estrutura que a substitua) e no estabilizador vertical dos aeródinos deve ser de, pelo menos, 30 cm (12 polegadas).

4.2.3. Casos especiais. Nos aeródinos que não possuam os componentes mencionados nos parágrafos 4.2.1 e 4.2.2 as dimensões das marcas devem ser tais que a aeronave possa ser facilmente identificada.

5. Tipo de caracteres das marcas de nacionalidade e de matrícula

5.1 As letras devem ser maiúsculas em caracteres romanos e desprovidas de ornamentos. Os algarismos devem ser em caracteres árabes e desprovidos de ornamentos.

5.2 A largura dos caracteres (com excepção da letra I e o algarismo 1) e o comprimento dos hífenes devem medir dois terços da altura dos caracteres.

5.3 Os caracteres e os hífenes devem traçar-se a cheio e em cor que se destaque nitidamente do fundo sobre que figurarem.

5.4 Cada carácter deve ficar separado do carácter que o precede ou lhe sucede imediatamente por um espaço igual a um quarto da altura dos caracteres. Para este efeito, o hífen será considerado como um carácter.

6. Registo das marcas de nacionalidade e de matrícula

Cada Estado contratante deve manter um registo actualizado, contendo, para cada aeronave matriculada por esse Estado, as informações constantes do certificado de matrícula. (Ver secção 7 deste anexo).

7. Certificado de matrícula

7.1 O certificado de matrícula deve, quer quanto ao conteúdo, quer quanto à disposição gráfica, reproduzir o modelo abaixo indicado.

Nota. — Deixa-se o formato à discrição do Estado de matrícula.

7.2 O certificado de matrícula deve conservar-se sempre a bordo da aeronave.

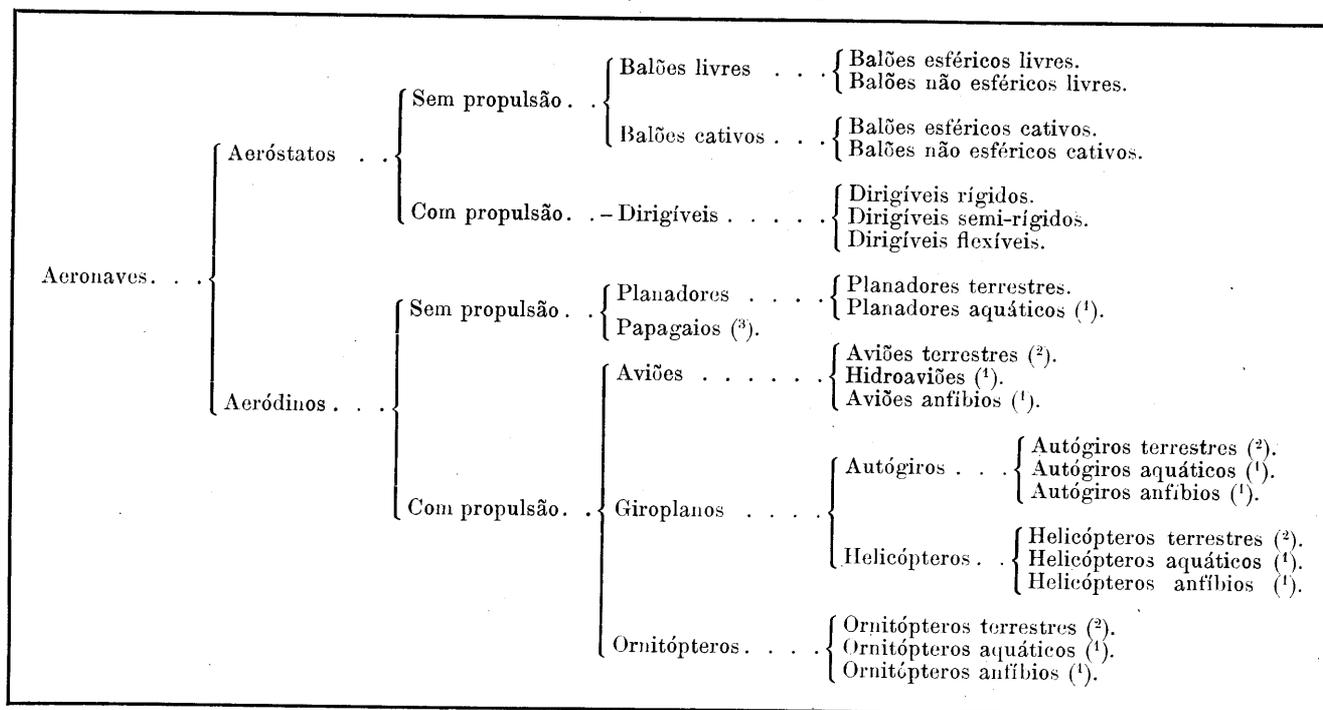
8. Chapa de identificação

A aeronave deve ter uma chapa de identificação em que se inscrevam, pelo menos, as marcas de nacionalidade e de matrícula. Esta chapa deve ser de metal à prova de fogo ou de qualquer outro material à prova de fogo, com as propriedades físicas apropriadas, e ser afixada na aeronave em local bem visível, junto da entrada principal.

(a)	Estado	(a)
Ministério d.....		
Departamento ou serviço		
CERTIFICADO DE MATRÍCULA		
1. Marcas de nacionalidade e de matrícula:	2. Fabricante de designação da aeronave pelo construtor:	3. Número de série da aeronave:
.....
4. Nome do proprietário		
5. Endereço do proprietário		
6. Certifica-se que a aeronave acima indicada foi devidamente inscrita no Registo		
..... conforme a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7		
de Dezembro de 1944, e (*)		
Assinatura		
Data da emissão		
(*) Referir ao regulamento nacional.		

(a) Para utilização pelo Estado de matrícula.

QUADRO I
Classificação das aeronaves



(1) Poder-se-á juntar «de flutuadores» ou «de casco» quando apropriado.

(2) Inclui as aeronaves dotadas de trem de aterragem com *skis*. Substituir então a designação «terrestre» pela de «com *skis*».

(3) Mencionados unicamente para que a classificação seja completa.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos, 15 de Fevereiro de 1968. — O Director-Geral, *José Calvet de Magalhães*.

MINISTÉRIO DA SAÚDE E ASSISTÊNCIA

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 23 247

De harmonia com o preceituado na alínea *a*) do § 2.º do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 43 777, de 3 de Julho de 1961, e de acordo com o plano de distribuição proposto pela mesa da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa para a gerência das apostas mútuas desportivas, em sua sessão de 27 de Junho de 1967:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Saúde e Assistência, que o quinhão do produto líquido da exploração das apostas mútuas desportivas atribuído pela alínea *a*) do § 2.º do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 43 777, de 3 de Julho de 1961, às Santas Casas da Misericórdia e outras instituições de assistência, no

que respeita ao rendimento a apurar do exercício de 1967, depois de deduzida a importância de 1 500 000\$, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 46 772, de 20 de Dezembro de 1965, seja distribuído pela seguinte forma:

À Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, 50 por cento;

À Santa Casa da Misericórdia do Porto, 17 por cento;

À Santa Casa da Misericórdia de Braga, 5 por cento;

À Santa Casa da Misericórdia de Évora, 3 por cento;

A outras instituições de assistência, para criação ou desenvolvimento dos serviços de reabilitação, de acordo com os planos que vierem a ser aprovados com base nos estudos da Comissão Nacional de Reabilitação, 25 por cento.

Ministério da Saúde e Assistência, 27 de Fevereiro de 1968. — O Ministro da Saúde e Assistência, *Francisco Pereira Neto de Carvalho*.