

ANEXO C

Número de aprovação e registo

Os números de aprovação e registo referidos no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 216/99, de 15 de Junho, devem observar o seguinte formato:

- a) Caracter α se o estabelecimento ou intermediário estiver aprovado;
- b) Código ISO do Estado membro ou do país terceiro em que o estabelecimento ou intermediário está situado;
- c) Número nacional de referência, comportando até oito caracteres alfanuméricos.

ANEXO D

Exm.º Senhor
Director-Geral de Veterinária
Lg.º da Academia Nacional de Belas-Artes, 2
1249-105 LISBOA

ASSUNTO: Declaração referente às responsabilidades exigidas aos representantes de estabelecimentos de países terceiros, na Comunidade Europeia, conforme o estipulado no n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º/99, de de

..... (1)
..... (2)

Pessoa colectiva n.º, Empresário em nome individual n.º,
com sede social em

declara comprometer-se a:

- a) — assegurar que o estabelecimento em causa observa as condições mínimas exigidas na alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º/99, de de
- b) — manter um registo dos produtos referidos na alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º/99, de de, que os estabelecimentos que representam fizeram entrar em circulação na comunidade europeia, em conformidade com as disposições aplicáveis no anexo do Decreto-Lei n.º 216/99, de 15 de Junho, que estabelece as condições e regras aplicáveis à aprovação e ao registo de certos estabelecimentos e intermediários no sector da alimentação animal.

Pede deferimento

Local: de de 1999

A Gerência/A Administração/A Direcção/O empresário em nome individual

Assinatura: _____
e
carimbo

(1) Nome ou denominação social
(2) Natureza jurídica

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Assembleia Legislativa Regional

Decreto Legislativo Regional n.º 7/2000/M

Regula a actividade de assistência em escala ao transporte aéreo nos aeródromos regionais e altera a estrutura do sistema de taxas a cobrar pela utilização do domínio público aeroportuário.

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, pelo qual se efectuou a transposição da Directiva n.º 96/67/CE, do Conselho, e, conseqüentemente, a liberalização da actividade de assistência em escala (*handling*), houve necessidade de alterar a estrutura do sistema de taxas a cobrar como contrapartida pela utilização do domínio público aeroportuário.

Por tal motivo foram publicados o Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho, e o Decreto Regulamentar

n.º 12/99, de 30 de Julho, pelos quais foram, respectivamente, alterado o Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, e revogado o Decreto Regulamentar n.º 38/91, de 29 de Julho.

Com a publicação do Decreto Regulamentar n.º 12/99, face às novas realidades introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 275/99 e 280/99, o elenco e a forma de quantificação das taxas aplicáveis pela utilização do domínio público aeroportuário foram substancialmente alterados.

Por a existência de taxas diversas das praticadas nos restantes aeroportos e aeródromos nacionais ser susceptível de provocar transtornos aos operadores e, conseqüentemente, um decréscimo do tráfego aeroportuário nos aeroportos da Região Autónoma da Madeira, urge, em atenção à salvaguarda do interesse específico da Região, harmonizar o sistema de taxaço do domínio público aeroportuário.

Assim:

A Assembleia Legislativa Regional da Madeira decreta, ao abrigo do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição e na alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º da Lei n.º 130/99, de 21 de Agosto, o seguinte:

CAPÍTULO I

Das disposições fundamentais

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se à ocupação de terrenos, edificações ou outras instalações assim como ao exercício de qualquer actividade na área dos aeroportos e aeródromos situados na Região Autónoma da Madeira.

Artigo 2.º

Objecto

O uso privativo dos bens e equipamentos do domínio público da Região nos espaços aeroportuários e o exercício de quaisquer actividades neles desenvolvidas estão sujeitos a licenciamento e ao pagamento de taxas.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, considera-se:

- 1) Ligações aéreas — as ligações que se classificam em:

- a) Internacionais — ligações que se efectuam entre o território nacional e o território de outro ou outros Estados, ou ligações que se efectuam entre territórios de dois ou mais Estados, utilizando os aeroportos ou aeródromos nacionais em escalas comerciais;
- b) Domésticas — ligações entre aeroportos ou aeródromos situados no território nacional;

- 2) Classificação de voos:

- a) Voos locais — os realizados dentro da zona de controlo do aeroporto ou aeró-

- dromo ou na área em que se exerce o controlo de aproximação e sem utilização de um outro aeroporto ou aeródromo;
- b) Voos de viagem — os realizados para fora da zona de controlo do aeroporto ou aeródromo, ou da área em que se exerce o controlo de aproximação, quer utilizem ou não outros aeroportos ou aeródromos;
- 3) Carga aérea e bagagem:
- a) Carga aérea — os bens transportados a bordo das aeronaves, com excepção do equipamento necessário à realização do voo, dos aprovisionamentos, do correio e das bagagens;
- b) Bagagens — os objectos de uso ou consumo pessoal dos passageiros e tripulantes, quer os acompanhem ou não, cujo transporte é gratuito ou apenas onerado por tarifas de excesso de bagagem ou de bagagem não acompanhada;
- 4) Classificação de áreas:
- a) Áreas de tráfego — porções de área de movimento onde se processam operações de assistência às aeronaves, isto é, de descarregamento e carregamento das aeronaves, embarque ou desembarque de passageiros e outras inerentes a estas;
- b) Áreas de manutenção — porções de áreas de movimento onde se processam operações de manutenção das aeronaves;
- 5) Passageiros em transferência — os que chegam ao aeroporto e aeródromo considerado numa aeronave com um determinado número de voo e partam num lapso de tempo determinado, nessa mesma aeronave ou noutra, mas com diferente número de voo;
- 6) Passageiros em trânsito directo — os que permanecem temporariamente no aeroporto ou aeródromo, continuando a sua viagem na mesma aeronave ou noutra, mas conservando o mesmo número de voo;
- 7) Escala técnica — a utilização de um aeroporto por uma aeronave para fins que não sejam o embarque ou desembarque de passageiros, carga ou correio;
- 8) Prestador de serviços de assistência em escala — entidade que preste a terceiros uma ou mais categorias de serviço ou modalidades de assistência em escala;
- 9) Utilizador de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência — pessoa singular ou colectiva que exerça nesse aeroporto ou aeródromo uma actividade de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio e que preste a si próprio directamente, sem recurso a colaboração de terceiros, designadamente por subcontratação, um ou mais serviços ou categorias de assistência em escala. Para efeitos desta definição, não se consideram terceiros entre si os utilizadores dos quais um detém uma participação maioritária sobre o outro ou cuja participação em cada um deles seja maioritariamente detida pela mesma entidade;

- 10) Unidade de tráfego — unidade de referência da actividade aeroportuária que indiferenciadamente significa qualquer das seguintes realidades: um passageiro embarcado ou um passageiro desembarcado ou 100 kg de carga ou correio embarcado ou 100 kg de carga ou correio desembarcado. Os passageiros em trânsito não relevam para efeitos desta unidade de referência.

CAPÍTULO II

Do regime de licenciamento

Artigo 4.º

Do regime de licenciamento

O licenciamento de actividades de assistência em escala é da competência da entidade a quem estiver cometida a exploração dos aeroportos da Região Autónoma da Madeira.

Artigo 5.º

Licenças

1 — A concessão das licenças deverá, em regra, ser precedida de concurso público destinado a escolher as propostas mais adequadas ao interesse financeiro das entidades licenciadoras e ao interesse público da exploração aeroportuária.

2 — Serão concedidas, independentemente de concurso, as licenças referentes à ocupação e utilização dos terrenos, instalações e locais abaixo designados:

- a) Terrenos e instalações destinados ao exercício de actividades directa e imediatamente relacionadas com o apoio à partida e chegada de aeronaves, bem como ao embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga ou correio;
- b) Terrenos e instalações destinados ao exercício das actividades de abastecimento de combustíveis e lubrificantes, de aprovisionamento, reparação e manutenção de aeronaves e outras de idêntica natureza;
- c) Terrenos e instalações destinados a serviços públicos;
- d) Terrenos e instalações destinados a entidades que exerçam actividades de interesse público;
- e) Locais destinados à actividade publicitária por meio de fixação de anúncios, à instalação de máquinas automáticas e para outras actividades e equipamentos similares;
- f) Locais de área inferior a 10 m², seja qual for o fim a que se destinem.

Artigo 6.º

Dispensa de concurso

Poderá ser dispensada a realização de concurso público mediante despacho fundamentado da entidade licenciadora, designadamente quando:

- a) O último concurso aberto para o mesmo fim tenha ficado deserto ou quando só tenham sido recebidas propostas consideradas inaceitáveis;
- b) Os terrenos ou instalações a licenciar se destinem a actividades que sejam complementares ou extensões de outras já objecto de licenciamento anterior;

- c) Os terrenos ou instalações a licenciar se destinem a actividades que já estejam a ser exercidas e se mostre conveniente para a exploração comercial do respectivo aeroporto a existência, em simultâneo, de várias entidades licenciadas para o mesmo fim;
- d) Terrenos e instalações que pela sua importância ou urgência se reconheça ser inconveniente sujeitar a concurso.

Artigo 7.º

Admissão a concurso

1 — A entidade licenciadora dará a conhecer, através de anúncio a publicar num dos jornais mais lidos da Região Autónoma da Madeira e num jornal de expressão nacional, as condições de admissão a concurso.

2 — No anúncio do concurso, a entidade referida no número anterior indicará quais os critérios que tenciona aplicar e a ordem ou ponderação que entender atribuir-lhes.

Artigo 8.º

Forma da licença

As licenças são escritas e delas constam, obrigatoriamente:

- a) A identidade do titular;
- b) Os terrenos e instalações que forem objecto do licenciamento;
- c) O fim ou actividade a que se destina a licença;
- d) O montante da taxa a pagar mensalmente pelo licenciamento;
- e) O prazo;
- f) Quaisquer outras condições particulares do licenciamento, designadamente as relativas a eventuais compensações resultantes de reversão para a entidade licenciadora de construções e equipamentos inseparáveis dos terrenos e instalações objecto do licenciamento.

Artigo 9.º

Prazo das licenças

1 — As licenças serão concedidas por prazo certo, até ao limite de cinco anos.

2 — As licenças que envolvam investimentos a realizar pelos seus titulares na implantação de construções, instalações ou equipamentos cuja amortização justifique um prazo superior ao fixado no número anterior podem ser concedidas até ao limite de 20 anos.

3 — As licenças previstas nos números anteriores podem ser sucessivamente prorrogadas, até ao limite máximo de 20 anos, se a entidade licenciadora autorizar e os respectivos titulares o requererem até 90 dias antes do termo do prazo em vigor.

4 — As licenças destinadas à instalação de serviços públicos não estarão sujeitas a limites de prazo.

Artigo 10.º

Forma de exercício

As actividades licenciadas devem ser exercidas por forma continuada e sem outras interrupções que não as resultantes da respectiva natureza e função, de caso fortuito ou de força maior.

Artigo 11.º

Prevalências

Os titulares de licenças não podem prevalecer-se do seu conteúdo em prejuízo das leis e regulamentos em vigor ou das determinações dos órgãos de polícia e fiscalização dos aeroportos no exercício das competências que lhes estão cometidas por lei.

Artigo 12.º

Restrições

1 — Sem prejuízo de outros requisitos e dos regimes fixados por lei ou regulamento, os titulares de licenças não podem construir, edificar nem modificar os terrenos e instalações objecto das mesmas sem prévia autorização da respectiva entidade licenciadora, à qual deve ser entregue um plano escrito e desenhado das obras, condições e prazos da realização destas.

2 — A autorização do plano pode ser condicionada à introdução das alterações, devidamente fundamentadas, que se mostrem necessárias sob o ponto de vista do interesse da exploração e segurança aeroportuárias.

3 — Compete à entidade licenciadora e aos seus agentes fiscalizar a execução do plano de obras aprovado.

Artigo 13.º

Responsabilidade

1 — Os titulares das licenças são responsáveis pela conservação e segurança dos terrenos e instalações licenciados e dos demais bens que lhes forem confiados, bem como por todos os danos e modificações causados nos mesmos e que não possam imputar-se ao desgaste provocado pelo seu uso normal.

2 — Os titulares das licenças respondem igualmente perante a entidade licenciadora pelos actos e omissões do seu pessoal ocorridos no exercício das respectivas funções que causem dano aos aeroportos, às suas instalações ou ao seu funcionamento.

3 — Os titulares das licenças devem dar conhecimento escrito e imediato à entidade licenciadora de todos os factos ou actos de terceiros que constituam uma ameaça ou violação dos seus direitos.

Artigo 14.º

Vistoria e fiscalização

1 — Os locais e instalações licenciados e os demais bens confiados aos titulares das licenças, bem como o exercício da sua própria actividade, estão sujeitos à vistoria e fiscalização da entidade licenciadora, à qual não pode ser negado o acesso e colaboração.

2 — Os titulares das licenças estão sujeitos à vistoria e fiscalização dos serviços alfandegários, policiais e de segurança dos aeroportos.

3 — Os titulares das licenças e o respectivo pessoal estão sujeitos na área dos aeroportos a todas as regras e controlos de identidade ou outros determinados pelas entidades competentes.

Artigo 15.º

Intransmissibilidade

1 — Salvo autorização expressa da entidade competente para a outorga das licenças, não podem ser trans-

mitidos a terceiros, sob qualquer forma, os direitos e deveres que foram cometidos aos seus titulares, bem como as construções e edificações que hajam custeado.

2 — Não se inclui na proibição do número anterior a transmissão por morte, mas a entidade licenciadora poderá revogar as respectivas licenças se a herança permanecer indivisa por mais de 120 dias ou se, no prazo de 30 dias a contar do conhecimento da pessoa do sucessor, este não reunir os requisitos de capacidade e idoneidade que serviram de base à outorga da licença.

3 — Os direitos emergentes das licenças concedidas, bem como as construções efectuadas pelos seus titulares, não podem ser objecto de garantia real nem de arresto, penhora ou qualquer outra providência semelhante sem prévia autorização da entidade licenciadora, destinada a verificar a existência dos requisitos de capacidade e idoneidade do adquirente dos mesmos.

4 — A violação do disposto nos n.ºs 1 e 3 determina a nulidade do acto de transmissão, substituição ou constituição de hipoteca ou de qualquer outra garantia real, sem prejuízo das outras sanções que ao caso couberem.

Artigo 16.º

Revogação

1 — As licenças outorgadas podem ser revogadas, em qualquer momento, no todo ou em parte, com fundamento no interesse público da exploração aeroportuária.

2 — Salvo acordo expresso em contrário, em caso de revogação, os titulares de licenças serão reembolsados pelo montante das despesas que ainda não estejam amortizadas e que representem investimentos em bens inseparáveis dos terrenos ou instalações ocupados.

3 — A prorrogação do prazo das licenças faz cessar o dever de reembolso quanto a todos os investimentos realizados durante o período determinado.

Artigo 17.º

Redução da área ou mudança de localização

1 — Sempre que o exija o interesse público da exploração aeroportuária, pode ser determinada a redução da área dos terrenos e instalações objecto de licenciamento ou a mudança da sua localização, podendo, contudo, os respectivos titulares, no prazo de 15 dias contados da comunicação da entidade licenciadora, renunciar aos seus direitos ou continuar a exercê-los mediante a nova taxa a que eventualmente haja lugar.

2 — Em qualquer dos casos referidos no número anterior os titulares das licenças terão direito de reembolso, nos termos do n.º 2 do artigo 16.º

Artigo 18.º

Suspensão ou cancelamento

1 — Em caso de não cumprimento de qualquer das condições das licenças por parte dos titulares, a entidade licenciadora pode determinar a suspensão ou o cancelamento das mesmas.

2 — Em caso de cancelamento revertem gratuitamente para a entidade licenciadora as instalações e os bens que, por lei ou acordo, estivessem sujeitos a esse regime no termo da respectiva licença.

Artigo 19.º

Reversões

1 — Decorrido o prazo das licenças, a entidade licenciadora entra na titularidade imediata de todos os bens insusceptíveis de serem separados das instalações e terrenos ocupados, sem prejuízo da obrigação de os titulares das licenças caducadas mandarem repor estes no estado primitivo.

2 — Salvo menção expressa em contrário, feita nos termos da alínea f) do artigo 8.º, a reversão prevista no número anterior será gratuita.

CAPÍTULO III

Das taxas

Artigo 20.º

Origem das taxas

São devidas taxas pela ocupação dos terrenos, edificações ou outras instalações, bem como pelo exercício de qualquer actividade na área dos aeroportos e aeródromos da Região Autónoma da Madeira, pela sua utilização ou dos respectivos serviços e equipamentos.

Artigo 21.º

Competências

1 — O quantitativo das taxas de tráfego, de assistência em escala e de ocupação é fixado, por portaria, pelo membro do Governo Regional responsável pelo sector dos transportes aéreos, após prévio parecer do Instituto Nacional de Aviação Civil.

2 — O quantitativo das outras taxas de natureza comercial é fixado pelas entidades a quem estiver cometida a exploração dos respectivos aeroportos, após despacho favorável do membro do Governo Regional responsável pelo sector dos transportes aéreos.

3 — O despacho referido no número anterior deverá ser proferido no prazo de 30 dias a contar da data da entrada do pedido respectivo.

4 — A não emissão de despacho no prazo legal será entendida como emissão de parecer favorável.

5 — O quantitativo das taxas referidas no n.º 1 do presente artigo poderá ser fixado diferencialmente, em conformidade com a categoria, funcionalidade e densidade de utilização de cada aeroporto, ou modulado em função de razões de protecção ambiental.

6 — As empresas que explorem domínio público aeroportuário serão sempre ouvidas no que respeita ao estabelecimento de isenções e reduções de taxas que não resultem de acordos internacionais ou recomendações de organismos internacionais.

7 — As entidades exploradoras de aeroportos com tráfegos anuais iguais ou superiores a 500 000 passageiros ou 50 000 t de carga consultarão previamente, num prazo não inferior a 30 dias, os transportadores aéreos e os prestadores de assistência em escala que utilizem de forma contínua ou regular o aeroporto, através das respectivas associações representativas em relação a alterações no sistema ou nos montantes das taxas que lhes sejam aplicáveis.

8 — Para efeitos do número anterior e sem prejuízo de consulta facultativa a outras entidades reconhecidas pela entidade exploradora do aeroporto, consideram-se

associações representativas o *comité* de utilizadores do aeroporto, constituído nos termos do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, sobre assistência em escala, bem como outras associações de transportadores aéreos ou de utilizadores ou prestadores de assistência em escala, legalmente constituídas e cujos associados demonstrem representar, no seu conjunto, pelo menos 25% do tráfego anual movimentado ou assistido no aeroporto ou do montante de taxas cobradas pelo aeroporto.

Artigo 22.º

Competências do Instituto Nacional de Aviação Civil

1 — Os poderes conferidos pelo n.º 1 do artigo anterior são exercidos por iniciativa da entidade competente para a fixação das taxas ou sob proposta fundamentada das entidades exploradoras e informada pelo Instituto Nacional de Aviação Civil.

2 — Para efeitos do número anterior, as propostas fundamentadas e acompanhadas de informação sobre o resultado da consulta aos utentes são remetidas ao Instituto Nacional de Aviação Civil, para parecer, com uma antecedência mínima de 90 dias relativamente à data prevista de início da sua entrada em vigor.

3 — O Instituto Nacional de Aviação Civil dá parecer, com conhecimento à entidade exploradora, no prazo de 45 dias.

4 — A falta de emissão de parecer, no prazo previsto no número anterior, habilita o membro do Governo Regional responsável pelo sector dos transportes aéreos a, no prazo de 30 dias, proceder à fixação das taxas.

Artigo 23.º

Natureza das taxas

Atendendo à natureza dos serviços e ao seu impacto sobre a actividade do transporte aéreo, as taxas a cobrar nos termos dos artigos anteriores classificar-se-ão em:

- a) Taxas de tráfego;
- b) Taxas de assistência em escala;
- c) Taxas de ocupação;
- d) Outras taxas de natureza comercial.

SECÇÃO I

Taxas de tráfego

Artigo 24.º

Taxa de aterragem e descolagem

1 — A taxa de aterragem e descolagem é devida por cada operação de aterragem e descolagem e é definida por unidade de tonelagem métrica do peso máximo de descolagem indicado no certificado de navegabilidade de cada aeronave, ou em documento para o efeito considerado equivalente, podendo ser diferenciada por origem e destino de voo ou modulada por forma a incentivar uma utilização mais intensiva, contribuir para diversificar os períodos de utilização dos aeroportos e aeródromos e por razões de protecção ambiental.

2 — O peso máximo de descolagem de cada aeronave deve ser arredondado por excesso para a tonelada, correspondendo 1 libra a 0,4536 kg.

3 — A taxa de aterragem e descolagem constitui contrapartida da utilização das infra-estruturas inerentes

à circulação de aeronaves no solo, da utilização das ajudas visuais inerentes à aterragem e descolagem, circulação no solo e ainda do estacionamento da aeronave até ao limite de períodos e tempo a definir imediatamente depois da aterragem e imediatamente antes da descolagem.

4 — Estão isentas de pagamento de taxa de aterragem e descolagem:

- a) As aeronaves utilizadas em serviço exclusivo de transporte, em deslocação oficial de monarcas reinantes e sua família directa, de chefes de Estado e de governo, bem como de ministros, os membros do Governo Regional, da Assembleia Legislativa Regional da Região Autónoma da Madeira e seus funcionários, agentes ou contratados quando viagem em missão de serviço oficial, sempre que, em qualquer destes casos, seja indicado no plano de voo o respectivo estatuto, ou as aeronaves que se encontrem ao abrigo de acordos de reciprocidade de tratamento confirmados pelos serviços do Ministério dos Negócios Estrangeiros;
- b) As aeronaves militares, em missão oficial não remunerada ou ao abrigo de acordos especiais que vinculem o Estado Português, confirmados pelas competentes entidades diplomáticas ou militares;
- c) As aeronaves em missões de busca e salvamento, bem como em missões humanitárias, como tal consideradas pela entidade exploradora do aeroporto ou aeródromo;
- d) As aeronaves que efectuem aterragens por motivos de retorno forçado ao aeroporto, justificado por deficiências técnicas das mesmas, razões meteorológicas ou outras de força maior, devidamente comprovadas, quando não hajam utilizado outro aeroporto ou aeródromo;
- e) As aeronaves que, provenientes do Aeroporto de Santa Catarina, façam escala técnica no Aeroporto de Porto Santo exclusivamente para abastecimento de combustível;
- f) As aeronaves dos aeroclubes sediados na Região Autónoma da Madeira, quando efectuarem voos locais de instrução e treino.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 sobre diferenciação ou modulação da taxa, beneficiam:

- a) De uma redução de 50% as aeronaves que realizem voos locais de experiência e de ensaio de material, instrução, treino ou exame do seu pessoal;
- b) De uma redução, diferenciada por aeroporto, até 50% da taxa em vigor, as aeronaves que utilizam um aeroporto ou aeródromo em situação de escala técnica;
- c) As aeronaves não previstas nas alíneas anteriores que, provenientes do Aeroporto de Santa Catarina, façam escala técnica no Aeroporto de Porto Santo para abastecimento de combustível e aí desembarquem ou embarquem passageiros beneficiam de uma redução nas taxas de aterragem e descolagem, calculada mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$Tr = P/L * T$$

em que:

Tr = taxa de aterragem e descolagem reduzida;

P = número de passageiros desembarcados e ou embarcados;

L = lotação da aeronave;

T = taxa de aterragem e descolagem normal;

- d) Beneficiam de uma redução de 30 % nas taxas previstas no presente artigo e nos artigos 25.º e 26.º do presente diploma as aeronaves que, em voos comerciais internacionais não regulares, aterrem e ou descolem do Aeroporto de Santa Catarina às terças-feiras, quartas-feiras, sextas-feiras, sábados e domingos.

6 — Às aeronaves, com excepção das referidas nos n.ºs 4 e 5, que, sem aterrar, efectuem operações com utilização da balizagem luminosa será aplicada a taxa especificada no n.º 1 do artigo 34.º

7 — Os serviços competentes dos aeroportos ou aeródromos poderão exigir prova das condições justificativas do direito às isenções ou reduções referidas no presente artigo.

Artigo 25.º

Taxa de controlo terminal

1 — A taxa de controlo terminal é devida por cada operação de aterragem e é definida por unidade de tonelada métrica do peso máximo de descolagem indicado no certificado de navegabilidade de cada aeronave ou em documento para o efeito considerado equivalente, podendo ser diferenciada por origem e destino do voo ou modulada por forma a incentivar uma utilização mais intensiva, contribuir para diversificar os períodos de utilização dos serviços e por razões de protecção ambiental.

2 — O peso máximo de descolagem de cada aeronave deve ser arredondado por excesso para a tonelada, correspondendo 1 libra a 0,4536 kg.

3 — A taxa de controlo terminal respeita às operações de controlo de tráfego aéreo de aproximação e aeródromo, incluindo a utilização das ajudas rádio inerentes à aterragem e descolagem.

4 — Estão isentas do pagamento da taxa de controlo terminal todas as aeronaves referidas no artigo 24.º, n.º 4, alíneas *a)*, *b)*, *c)*, *d)* e *f)*, sendo competente para considerar uma missão como humanitária os serviços da Empresa Pública Navegação Aérea de Portugal — NAV, E. P.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 sobre diferenciação ou modulação da taxa, beneficiam de uma redução de 50 % até 100 % as aeronaves referidas nas alíneas *a)* e *d)* do n.º 5 do artigo 24.º

6 — Os serviços competentes de controlo de tráfego aéreo poderão exigir prova das condições justificativas do direito às isenções ou reduções referidas no presente artigo.

Artigo 26.º

Taxa de estacionamento

1 — A taxa de estacionamento é devida por cada aeronave estacionada e definida por períodos de tempo, em função do peso referido nos n.ºs 1 e 2 do artigo 24.º, podendo ser diferenciada por aeroporto ou aeródromo, em função do período de utilização, sem prejuízo da fixação de valores mínimos.

2 — A taxa de estacionamento variará ainda conforme as aeronaves estacionem em áreas de tráfego e em áreas de manutenção ou outras.

3 — A taxa de estacionamento não se aplica ao período incluído na taxa de aterragem e descolagem referido no n.º 3 do artigo 24.º

4 — As aeronaves estacionarão nos locais designados pelos serviços competentes do aeroporto ou aeródromo, estando a cargo dos seus proprietários, representantes ou utilizadores a sua remoção para esses locais.

5 — A taxa de estacionamento não dá direito à prestação de qualquer serviço, nem envolve, por parte dos aeroportos ou aeródromos, qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves estacionadas.

6 — A presente taxa será acrescida de uma sobretaxa por cada período ou fracção de quinze minutos, cuja contagem se iniciará dez minutos após a hora marcada para a remoção da aeronave pelo serviço de operações aeroportuárias. A ordem de remoção será dada com uma antecedência não inferior a vinte minutos.

7 — Estão isentas do pagamento da taxa de estacionamento as aeronaves mencionadas nas alíneas *a)*, *b)*, *c)* e *f)* do n.º 4 do artigo 24.º nas primeiras quarenta e oito horas após a aterragem, desde que o aeroporto ou aeródromo não seja a sua base.

Artigo 27.º

Taxa de abrigo

1 — A taxa de abrigo é devida por cada aeronave estacionada em locais abrigados e é definida por períodos de vinte e quatro horas ou fracção, em função do peso referido nos n.ºs 1 e 2 do artigo 24.º

2 — A taxa de abrigo apenas dá direito à iluminação necessária às operações de entrada e saída no abrigo, devendo qualquer outra iluminação suplementar ser fornecida mediante preço a fixar pelo aeroporto ou aeródromo.

3 — A presente taxa não dá direito à prestação de qualquer serviço, nem envolve, por parte dos aeroportos ou aeródromos, qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves.

4 — Estão isentas da presente taxa as aeronaves em missões de busca e salvamento, bem como em missões humanitárias, como tal consideradas pela direcção do aeroporto.

Artigo 28.º

Taxa de serviço a passageiros

1 — A taxa de serviço a passageiros é devida por cada passageiro embarcado e pode ser diferenciada segundo o destino do passageiro.

2 — A taxa de serviço a passageiros é debitada aos transportadores, não podendo a respectiva importância ser cobrada em separado do acto de emissão do bilhete ou da cobrança do preço deste.

3 — Estão isentos do pagamento da taxa de serviço a passageiros:

- a) As crianças com menos de 2 anos;
- b) Os passageiros em trânsito directo;
- c) Os passageiros de aeronaves que, por motivo de ordem técnica, meteorológica ou contingência similar, sejam forçados a regressar ao aeroporto ou aeródromo;

- d) Os passageiros que embarquem nas aeronaves a que se refere o artigo 24.º, n.º 4, alíneas a) e b), do presente diploma.

4 — Os serviços competentes dos aeroportos ou aeródromos poderão exigir prova das condições justificativas do direito às isenções referidas no número anterior.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 sobre diferenciação ou modulação da taxa, podem beneficiar de reduções os passageiros em transferência.

Artigo 29.º

Taxa de abertura do aeródromo

1 — Sempre que, excepcionalmente, seja requerida a abertura de um aeroporto ou aeródromo fora do período de funcionamento ou a prorrogação do seu funcionamento para além do período estabelecido para uma operação de aterragem ou descolagem de qualquer aeronave, civil ou militar, será devida uma taxa a determinar por tipo de operação, período horário e tipo de aeronave.

2 — A solicitação para a abertura do aeroporto ou aeródromo referida no n.º 1 deste artigo deve ser efectuada com uma antecedência não inferior a três horas.

3 — A taxa prevista neste artigo não confere direito a quaisquer serviços adicionais, mas tão-só à abertura ou prorrogação do período de funcionamento do aeroporto ou aeródromo, para uma pontual operação de qualquer aeronave.

4 — Finda a operação, o diretor do aeroporto ou aeródromo decidirá, consoante as circunstâncias, se o mantém aberto ou se cumpre o período de funcionamento estabelecido.

5 — Estão isentas do pagamento de taxa de abertura de aeroporto ou aeródromo as aeronaves em missões de busca, salvamento ou em missões humanitárias urgentes e inadiáveis, como tal consideradas pela entidade exploradora do aeroporto ou aeródromo.

SECÇÃO II

Taxas de assistência em escala

Artigo 30.º

Assistência administrativa em terra e supervisão, assistência a passageiros, assistência a bagagem, assistência a carga e correio, assistência de operações em pista, assistência de limpeza e serviço do avião, assistência a combustível e óleo, assistência de manutenção em linha, assistência de operações aéreas e gestão das tripulações, assistência de transporte em terra e assistência de restauração.

São devidas taxas de assistência em escala pelo exercício de quaisquer das modalidades que integram os serviços referenciados na lista constante do anexo I do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, nos termos seguintes:

- 1) A taxa de assistência administrativa em terra e supervisão é devida pelos prestadores de serviço e será definida em função do volume de negócios realizado, por aplicação de um valor percentual;
- 2) A taxa de assistência a passageiros é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por períodos de horas ou fracção de dias ou mês e por balcão de admissão e registo de passageiros (*check-in*);

- 3) A taxa de assistência a bagagem é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por períodos de horas ou fracção de dias ou mês e por balcão de admissão e registo de passageiros (*check-in*) ou por unidade de bagagem processada;

- 4) A taxa de assistência a carga e correio é devida:

- a) Pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por unidade de tráfego;
- b) Pelos prestadores de serviços, sendo definida em função do volume de negócios realizado por aplicação de um valor percentual;

- 5) A taxa de assistência de operações em pista é devida:

- a) Pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por unidade de tráfego;
- b) Pelos prestadores de serviços, sendo definida em função do volume de negócios realizado por aplicação de um valor percentual;

- 6) A taxa de assistência de limpeza e serviço do avião é devida pelos prestadores de serviços e será definida em função do volume de negócios realizado por aplicação de um valor percentual;

- 7) A taxa de assistência a combustível e óleo é devida pelos prestadores de serviços e será definida em função do volume de negócios realizado, por aplicação de um valor percentual ou por hectolitro de combustível e por litro de óleo fornecidos, sendo, neste caso, as suas fracções arredondadas por excesso para a unidade superior;

- 8) A taxa de assistência de manutenção em linha é devida pelos prestadores de serviços e será definida em função do volume de negócios realizado, por aplicação de um valor percentual;

- 9) A taxa de assistência de operações aéreas e gestão das tripulações é devida pelos prestadores de serviços e será definida em função do volume de negócios realizado por aplicação de um valor percentual;

- 10) A taxa de assistência de transporte em terra é devida pelos prestadores de serviços e será definida em função do volume de negócios realizado por aplicação de um valor percentual;

- 11) A taxa de assistência de restauração (*catering*) é devida pelos prestadores de serviços e será definida em função do volume de negócios realizado por aplicação de um valor percentual.

Artigo 31.º

Infra-estruturas centralizadas

Pode ser cobrada aos utentes de quaisquer infra-estruturas de aeroportos ou aeródromo declaradas centralizadas para exercício de actividades de assistência em escala uma taxa diferenciada por período de utilização, unidade de serviço ou unidade física processada.

Artigo 32.º

Liquidação das taxas

1 — Sempre que a liquidação e a cobrança das taxas sejam determinadas em função do volume de negócios, os prestadores de serviços deverão enviar aos aeroportos e aeródromos, relativamente ao conjunto de operações efectuado no mês imediatamente anterior, cópias dos documentos das receitas cobradas ou dos aprovisionamentos e serviços efectuados, assinados pelo assistido ou seu representante, de que constem os elementos necessários à liquidação das taxas exigíveis.

2 — Competirá aos aeroportos e aeródromos fixar a periodicidade do envio dos documentos referidos no número antecedente, que não será, no entanto, inferior a uma semana no caso de facturação regular por serviço continuado.

3 — A omissão e a inobservância destas obrigações e, bem assim, a falsidade de quaisquer declarações ou documentos apresentados constituem fundamento para resolução da licença, nos termos da lei.

4 — O montante de taxas pagas pela utilização de infra-estruturas centralizadas bem como o valor devidamente comprovado referente à subcontratação de serviços por uma entidade prestadora a outra, devidamente licenciada, não serão considerados para efeito de determinação de volume de negócios.

5 — Salvo o disposto no número seguinte, um prestador que esteja licenciado para a execução de serviços de assistência em escala deverá, em relação a cada assistido, diferenciar os valores próprios de cada categoria e serviços prestados, emitindo facturação detalhada e autonomizada.

6 — Nos contratos de prestação de serviços de assistência em escala que englobem conjuntamente várias categorias de serviços, o prestador de serviços poderá apresentar a facturação global pelo conjunto de serviços prestados, cuja taxa seja calculada em função da mesma percentagem sobre o volume de negócios.

SECÇÃO III

Ocupação de espaços e áreas

Artigo 33.º

Taxa de ocupação

1 — A taxa de ocupação é devida pela utilização privativa para qualquer fim de espaços, edifícios, gabinetes, hangares e outras áreas dos aeroportos ou aeródromos, sendo definida por unidade métrica, zona, finalidade, localização e períodos horário, diário ou mensal, de utilização, podendo ser diferenciada em função do prazo da ocupação e ou sujeita a valores máximos por tipo de ocupação ou utilização.

2 — Estão isentos de taxa de ocupação, em relação às áreas mínimas necessárias para o exercício das suas atribuições, o Instituto Nacional de Aviação Civil, em relação aos serviços que hajam de ser instalados na área de jurisdição dos aeroportos e aeródromos, a ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., a Empresa Pública Navegação Aérea de Portugal — NAV, E. P., e a ANAM — Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S. A., em relação com o serviço público que lhes esteja cometido e as autoridades responsáveis pela segurança aeroportuária e pelo controlo de fronteira, bem como as entidades oficiais de informação turística.

SECÇÃO IV

Outras taxas de natureza comercial

Artigo 34.º

Taxa de equipamento

1 — A taxa de equipamento é devida pela utilização de quaisquer equipamentos dos aeroportos ou aeródromos, em serviços distintos dos que constituem contrapartida da cobrança de taxas de tráfego ou de infra-estrutura centralizada, e é definida por unidade e tempo de operação, podendo fixar-se períodos mínimos de utilização.

2 — Estão isentas do pagamento de taxa de equipamento as aeronaves referenciadas nas alíneas a), b) e c) do n.º 4 do artigo 24.º do presente diploma.

Artigo 35.º

Taxa de prestação de serviços

1 — A taxa de prestação de serviços é devida pelos serviços prestados pelo pessoal dos aeroportos ou aeródromos, quando pedidos por quaisquer utentes em geral, e é definida por período de tempo ou tipo de serviço.

2 — Estão isentas do pagamento de taxa de equipamento as aeronaves referenciadas nas alíneas a), b) e c) do n.º 4 do artigo 24.º do presente diploma.

Artigo 36.º

Taxa de consumo

1 — A taxa de consumo é devida pelo fornecimento de quaisquer produtos ou bens, tais como água, telefones, energia, solicitados aos aeroportos e aeródromos por quaisquer entidades.

2 — A taxa de consumo consistirá numa percentagem, que pode variar conforme os produtos ou bens, sobre o respectivo custo suportado pelos aeroportos e aeródromos e será cobrado em conjunto com o valor deste.

Artigo 37.º

Taxa de manuseamento de carga

1 — A taxa de manuseamento de carga é devida em contrapartida das operações de carga e descarga, conferência e utilização de equipamento elevatório necessárias à entrada e saída das mercadorias, efectuadas no interior dos terminais de carga aeroportuários.

2 — Esta taxa é estabelecida com base no peso e pode compreender valores mínimos e máximos por consignamento.

3 — Estão isentas do pagamento da taxa de manuseamento as cargas:

- a) Destinadas exclusivamente aos transportadores aéreos, desde que não excedam o peso de 200 kg por contramarca e quando movimentadas em regime de carga directa;
- b) Com despacho aduaneiro que, consistindo exclusivamente em peixe congelado ou bordados, sejam provenientes das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira;
- c) Em trânsito, cujo peso por consignamento seja inferior a 8 kg ou estejam consolidadas em paletes, contentores ou *unit loads*.

Artigo 38.º**Taxa de armazenagem**

1 — A taxa de armazenagem é devida pelo depósito de carga aérea ou de outros bens em locais destinados a esse fim nos aeroportos ou aeródromos, incluindo em armazéns aduaneiros, e será definida, conforme as circunstâncias, por unidade de tempo e por volume, peso, valor ou unidade, considerando-se sempre um período mínimo de franquia não inferior a dois dias úteis a partir das 0 horas do dia útil seguinte ao do início da recepção no armazém.

2 — Estão isentas do pagamento da taxa de armazenagem as cargas referidas no n.º 3 do artigo 37.º, bem como as destinadas a embaixadas e outras representações diplomáticas, desde que transportadas em regime de correio diplomático.

Artigo 39.º**Taxa de depósito de bagagem**

1 — A taxa de depósito de bagagem é devida pelo depósito de bagagem ou volumes nos locais para esse fim existentes.

2 — A taxa de depósito de bagagem será definida por cada compartimento, área ou unidade depositada, por unidade de tempo.

Artigo 40.º**Taxa de fotografia e filmagem**

Pela utilização dos aeroportos e aeródromos para fotografia ou filmagem de natureza comercial é devida uma taxa definida diferenciadamente conforme os locais ou equipamentos para o efeito utilizados, calculada por tempo de operação.

Artigo 41.º**Taxa de acesso**

A taxa de acesso é devida pelo acesso de público a varandas, terraços, salas ou outras dependências de acesso não condicionado dos aeroportos ou aeródromos e é definida mediante um valor unitário, que poderá variar consoante os locais.

Artigo 42.º**Taxa de exploração**

1 — A taxa de exploração é devida pelo exercício de quaisquer actividades de natureza comercial ou industrial que não dêem lugar à cobrança de taxas de tráfego ou de assistência em escala (*handling*) e será definida em função do volume de negócios realizado por aplicação de um valor percentual.

2 — Aplica-se à liquidação desta taxa o disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 32.º

Artigo 43.º**Taxa de estacionamento de viaturas**

1 — Pelo estacionamento de viaturas nas áreas dos aeroportos e aeródromos é devida uma taxa específica definida diferenciadamente por localização, tipo de parques, duração do estacionamento, dia da semana e tipo de viaturas.

2 — Sempre que as circunstâncias o justifiquem, poderão estabelecer-se regimes específicos de estacionamento que possibilitem uma utilização ordenada e vantajosa das áreas de estacionamento dos aeroportos ou aeródromos, sendo que neste caso a taxa a que se refere o presente artigo será fixada através de regimes de avença ou similar, com preços máximos por viatura, dia, semana ou mês.

Artigo 44.º**Taxa de publicidade**

A taxa de publicidade é devida pelas empresas que explorem actividades publicitárias na área de jurisdição dos aeroportos e aeródromos e será definida em função do volume de negócios realizado por aplicação de um valor percentual.

CAPÍTULO IV**Disposições finais****Artigo 45.º****Facturação**

O valor das taxas previstas neste diploma não poderá ser facturado nem cobrado separadamente aos clientes das entidades sujeitas ao seu pagamento aos aeroportos ou aeródromos.

Artigo 46.º**Revogação**

São revogados os Decretos Legislativos Regionais n.ºs 18/92/M, de 30 de Abril, 2/95/M, de 22 de Fevereiro, e 1/96/M, de 12 de Fevereiro.

Artigo 47.º**Legislação subsidiária**

Em tudo o omissivo é aplicável supletivamente ao presente diploma o Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, bem como os diplomas que o regulamentem.

Artigo 48.º**Disposição transitória**

Os quantitativos das taxas actualmente praticadas mantêm-se em vigor até à sua substituição, nos termos previstos nas disposições aplicáveis.

Aprovado em sessão plenária da Assembleia Legislativa Regional em 20 de Janeiro de 2000.

O Presidente da Assembleia Legislativa Regional,
José Miguel Jardim d'Olival Mendonça.

Assinado em 14 de Fevereiro de 2000.

Publique-se.

O Ministro da República para a Região Autónoma da Madeira, *Antero Alves Monteiro Diniz.*