

Decreto-Lei n.º 322/2007**de 27 de Setembro**

Nos termos do artigo 37.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947, e ratificada em 28 de Abril de 1948, os Estados Contratantes obrigam-se a aplicar uniformemente as regras e procedimentos internacionais relativos às aeronaves, pessoal, rotas e serviços de apoio à navegação aérea que sejam adoptados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), na forma de anexos à Convenção.

Deste modo, até agora, em Portugal, o sector das licenças de pessoal, suas prerrogativas e restrições têm sido regulados em vários diplomas com base no estipulado no anexo 1 à Convenção, que estabelecia o limite de 60 anos de idade para o exercício de funções de piloto comandante de uma aeronave operando em serviços aéreos internacionais regulares ou em operações de transporte aéreo não regular remunerados, recomendando o mesmo limite para os co-pilotos.

A determinação deste limite tinha subjacente o conceito de que existiria um risco acrescido, de incapacitação súbita em voo, para o grupo etário entre os 60 e os 65 anos, o que determinaria a maior probabilidade de acidente. Este risco seria calculado na base de aumento de probabilidade de ocorrência de doença cardiovascular e de deficiência cognitiva.

Efectivamente e na sequência deste conceito, vários Estados, implementaram a restrição dos 60 anos para o exercício da profissão, com o objectivo de prevenir a ocorrência de acidentes de aviação, atribuíveis aos efeitos do envelhecimento dos pilotos. Era, na época, aceite que os tripulantes deveriam ter o mais elevado padrão de saúde quanto maior fosse a capacidade ou velocidade das aeronaves.

Sucede, porém, que desde essa época, ocorreram alterações sociais importantes, assistiu-se a um desenvolvimento tecnológico que induziu um aumento de qualidade na prestação de cuidados de saúde às populações e consequentemente um aumento da esperança de vida, o que, inevitavelmente, conduziu a uma reavaliação progressiva dos efeitos do envelhecimento destes profissionais, mormente no que respeita ao risco de incapacitação súbita para o voo, tendo em conta estes novos factores, o que veio a sustentar uma nova tomada de posição.

Tal não significa que não se continue a considerar que com o avançar da idade aumenta a «deterioração» física e psíquica, resultante do denominado desgaste normal do organismo e quanto mais avançada for a idade do ser humano, maior a probabilidade de ocorrência de diferentes patologias que afectam vários órgãos e sistemas. No entanto, existe uma variabilidade individual muito grande no que respeita a esse normal desgaste ou predisposição para doenças.

No caso específico dos pilotos, quando se compara um grupo de jovens com outro de mais velhos, as manifestações do referido desgaste fisiológico da idade, poderão ser pouco nítidas, porque o treino e a experiência acumulada dos mais velhos, podem compensar pequenas deficiências resultantes dessa idade mais avançada.

De qualquer modo, em Portugal, o principal problema para a avaliação do risco de acidente em pilotos de linha aérea entre os 60 e 65 anos, tem sido a falta de dados sobre a saúde destes após os 60 anos, idade a partir da qual, a maioria deixa de fazer exames médicos para efeitos de certificação médica.

No entanto, estudos efectuados noutros países demonstraram não existir qualquer diferença entre o risco de aci-

dente entre grupos de pilotos com idades entre os 60 e 65 anos e outros grupos etários.

Assim, as Joint Aviation Authorities (JAA), organismo associado à Conferência Europeia de Aviação Civil e integrando as autoridades nacionais de aviação civil dos Estados europeus, subscritoras dos convénios relativos à elaboração, adopção e aplicação das normas técnicas comuns (JAR), celebrados em Chipre, em 11 de Setembro de 1990, adoptaram as normas JAR-FCL 1.060 e 2.060.

Com efeito, através das referidas normas técnicas, as JAA admitem a possibilidade dos pilotos (quer em situação de comandante, quer como co-piloto) poderem voar, em voo comercial, até aos 65 anos de idade, desde que o façam em operações de tripulação múltipla e nenhum outro membro da tripulação de voo (piloto comandante ou co-piloto) tenha atingido a idade de 60 anos, reconhecendo-se que esta regra, adoptada no domínio da harmonização europeia dos *standards* das licenças de pilotos de linha aérea, teve subjacente à sua adopção uma análise e conclusões detalhadas acerca dos riscos de acidente nesta faixa etária, critérios médicos, físicos e psicológicos, que, naturalmente, permitiram concluir pela inexistência de qualquer risco acrescido para a segurança de voo.

Recentemente também o Conselho da OACI adoptou a emenda 167 ao anexo 1 à Convenção de Chicago, que versa sobre licenciamento de pessoal.

A emenda agora adoptada vem precisamente produzir alterações à norma 2.1.10.1 e à recomendação 2.1.10.2 que tratam a matéria respeitante à fixação do limite de idade para pilotos e co-pilotos, respectivamente, no exercício de funções em transporte aéreo internacional regular e não regular remunerado.

A alteração produzida segue a mesma linha de orientação preconizada pela JAA, isto é, o alargamento da idade dos pilotos comerciais em mais cinco anos, ou seja, até aos 65 anos, quando operam aeronaves de dois pilotos em transporte aéreo comercial.

Assim e a partir de 23 de Novembro de 2006, data de entrada em vigor da emenda 167 ao anexo 1 à Convenção de Chicago, a norma OACI passa a ser a de que um Estado Contratante emissor de uma licença de piloto deve permitir que o seu titular actue como piloto aos comandos de uma aeronave utilizada em operações de transporte aéreo comercial internacional, quando o mesmo tiver atingido 60 anos de idade e até aos 65 anos, desde que em situações de tripulação múltipla e o resto da tripulação tenha menos de 60 anos de idade.

Fica, assim, harmonizada no plano europeu e internacional a fixação do limite de idade para o exercício da profissão de piloto, em transporte aéreo comercial.

Deste modo também a nível nacional se devem produzir as necessárias alterações ao quadro jurídico actualmente em vigor, de modo a uniformizá-lo com as normas emanadas da OACI, nos termos da Convenção de Chicago, da qual Portugal é parte contratante.

Assim, pretende-se com o presente decreto-lei fixar a regra do limite de 65 anos para o exercício da profissão, relativamente a pilotos e co-pilotos, prevendo, de acordo e em cumprimento da norma OACI resultante da emenda 167 ao anexo 1 à Convenção de Chicago, que, desde que cumpridas as condições de certificação médica, a profissão possa ser exercida até àquele limite de idade.

O facto do limite de idade ser alargado para os 65 anos, desde que observadas certas condições operacionais e médicas, tais como a introdução de exames adicionais, por

indicação clínica, aos pilotos da faixa etária compreendida entre os 60 e 65 anos, não constituirá, assim, segundo os estudos mais recentes, um risco extra para a segurança de voo.

Acresce que, dos países que aderiram à JAA e onde a JAR-FCL 1.060 e 2.060 já foi implementada, Portugal é dos poucos a manter o limite de idade de 60 anos. A grande maioria dos outros países permite que os pilotos exerçam as suas funções até aos 65 anos de idade.

A manutenção desta situação no ordenamento jurídico nacional implicaria, assim, uma verdadeira discriminação relativamente aos pilotos portugueses que se veriam impedidos de exercer as suas funções quando, noutros países e nas mesmas condições, tal situação não sucede.

Por fim, tipificam-se os ilícitos de mera ordenação social estabelecidos em função da censurabilidade específica dos interesses a acautelar.

Foram ouvidas as associações sindicais e de operadores representativas dos interesses em presença.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 39/2007, de 16 de Agosto, e nos termos das alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

O presente decreto-lei fixa o limite máximo de idade para o exercício das funções de piloto comandante e de co-piloto de aeronaves operadas em serviços de transporte público comercial de passageiros, carga ou correio.

Artigo 2.º

Limite de idade

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, os pilotos comandantes e co-pilotos podem exercer as suas funções em transporte público comercial de passageiros, carga ou correio até atingirem os 65 anos de idade.

2 — Os pilotos comandantes ou os co-pilotos que tenham atingido os 60 anos de idade, apenas podem exercer as suas funções em transporte público comercial de passageiros, carga ou correio se preencherem, cumulativamente, as condições operacionais e de certificação médica previstas nos artigos 3.º e 4.º do presente decreto-lei.

Artigo 3.º

Condições operacionais

As condições operacionais a que se refere o n.º 2 do artigo anterior são as seguintes:

a) O piloto comandante ou o co-piloto apenas deve exercer as suas funções como membro de uma tripulação múltipla;

b) O piloto comandante ou o co-piloto deve ser o único membro da tripulação técnica de voo, piloto comandante ou co-piloto, que tenha atingido os 60 anos de idade.

Artigo 4.º

Certificação médica

1 — A manutenção ou emissão da licença dos pilotos comandantes e dos co-pilotos que já tenham atingido os 60 anos de idade, encontra-se ainda sujeita a certificação

médica, a realizar nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro.

2 — A entidade responsável pela certificação médica pode, tendo em vista a fundamentação da emissão do certificado de aptidão, solicitar a realização de exames médicos adicionais que considere necessários para garantir uma decisão médica baseada na inexistência de doença que possa pôr em causa a segurança de voo.

3 — A certificação emitida nos termos do número anterior tem a validade máxima de seis meses, sem prejuízo do cumprimento de prazos de verificação médica inferiores que venham a ser fixados administrativamente pela entidade competente em matéria de certificação médica.

Artigo 5.º

Fiscalização

1 — Compete ao INAC fiscalizar o cumprimento do disposto no presente decreto-lei, sem prejuízo das competências próprias de fiscalização atribuídas por lei a outras entidades, as quais devem comunicar ao Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC) o resultado da sua actividade.

2 — O operador, bem como o piloto comandante e o co-piloto devem fornecer ao INAC todos os elementos necessários para a fiscalização, no prazo de 15 dias seguidos contados a partir da data da respectiva solicitação.

Artigo 6.º

Processamento das contra-ordenações

1 — Compete ao INAC, nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação, bem como proceder à aplicação das coimas e das sanções acessórias.

2 — Às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei aplica-se o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

Artigo 7.º

Contra-ordenações

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações muito graves:

a) A violação, por parte do operador, do piloto comandante ou do co-piloto, de qualquer uma das condições operacionais previstas nas alíneas *a)* e *b)* do artigo 3.º;

b) A violação, por parte do operador, do piloto comandante ou do co-piloto, de qualquer uma das obrigações previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º do presente decreto-lei;

c) O incumprimento, por parte do operador, do piloto comandante ou do co-piloto, da periodicidade para as verificações médicas previstas no n.º 3 do artigo 4.º do presente decreto-lei.

2 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constitui contra-ordenação grave o não fornecimento ao INAC, por parte do operador, do piloto comandante ou do co-piloto, de todos os elementos necessários para a fiscalização, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 5.º

3 — A negligência e a tentativa são puníveis.

Artigo 8.º

Sanções acessórias

1 — Nos termos previstos na secção II do capítulo II do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, e no artigo 21.º do regime geral das contra-ordenações, aprovado Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, o INAC pode determinar a aplicação das seguintes sanções acessórias:

a) Suspensão da licença do piloto comandante ou do co-piloto até dois anos, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente à contra-ordenação prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º;

b) Suspensão da licença do piloto comandante ou do co-piloto, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente à contra-ordenação prevista nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 7.º, até ao momento da realização dos exames ou das verificações médicas previstas no artigo 4.º do presente diploma.

2 — A punição por contra-ordenação pode ser publicada nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

Artigo 9.º

Comissão de acompanhamento

1 — É criada uma comissão de acompanhamento do impacto do alargamento do limite de idade dos pilotos abrangidos pelo presente decreto-lei, designadamente, ao nível médico e da proficiência técnica dos mesmos, no exercício da profissão.

2 — A comissão funciona durante um prazo alargado de, pelo menos, cinco anos, devendo elaborar relatórios anuais, dos quais dá conhecimento, designadamente, à tutela do sector da aviação civil comercial.

3 — Sempre que a comissão pretenda aprofundar os estudos que fundamentam o relatório anual, pode criar subcomissões técnicas especializadas, que funcionam sob a sua dependência, pelo tempo, estritamente necessário à prossecução do objectivo estabelecido.

4 — A comissão e as subcomissões técnicas especializadas podem, se assim o entenderem, solicitar estudos e pareceres a peritos nacionais e internacionais no respeitante às matérias da sua competência.

5 — A comissão prevista no n.º 1 é composta por cinco elementos:

- a) Um representante do INAC, que coordena;
- b) Um médico, com reconhecidos conhecimentos e experiência em medicina aeronáutica, proposto pelo representante do INAC e aprovado por unanimidade dos restantes elementos da comissão;
- c) Um representante dos pilotos, designado pelo Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC);
- d) Um representante das empresas de transporte aéreo, designado pela Associação Portuguesa de Empresas Operadoras de Aeronaves (APORTAR);
- e) Um representante do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social, da área das condições de trabalho.

6 — O modo de funcionamento da comissão é regulado por despacho conjunto do Ministro das Finanças e do ministro responsável pelo sector do transporte aéreo.

Artigo 10.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto Regulamentar n.º 46/77, de 4 de Julho.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Agosto de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *José António Fonseca Vieira da Silva* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 17 de Setembro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 20 de Setembro de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Portaria n.º 1273/2007

de 27 de Setembro

As alterações dos contratos colectivos de trabalho celebrados entre a UACS — União de Associações do Comércio e Serviços e outra e o CESP — Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços de Portugal e outros e entre as mesmas associações de empregadores e a FETESE — Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Serviços e outros, ambas publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 13, de 8 de Abril de 2007, abrangem as relações de trabalho entre empregadores que se dediquem à actividade comercial e trabalhadores ao seu serviço, uns e outros representados pelas associações que as outorgaram.

As convenções aplicam-se, ainda, nos distritos de Leiria, Santarém, Lisboa, Portalegre, Setúbal, Évora, Beja e Faro aos trabalhadores do grupo profissional «relojeiros» (R), representados pelas associações sindicais subscritoras ao serviço de empresas filiadas na Associação dos Comerciantes de Ourivesaria e Relojoaria do Sul.

As associações subscritoras requereram a extensão das alterações referidas a todas as empresas não filiadas nas associações de empregadores outorgantes que se dediquem à actividade de comércio retalhista e grossista na área da sua aplicação e aos trabalhadores ao seu serviço com categorias profissionais nelas previstas não representados pelas associações sindicais outorgantes.

Não foi possível proceder ao estudo de avaliação do impacto da extensão das tabelas salariais dado existirem outras convenções aplicáveis na mesma área e às mesmas actividades com tabelas salariais diferenciadas quer quanto aos valores das retribuições, quer quanto às profissões e categorias profissionais. No entanto, foi possível apurar, a partir dos quadros de pessoal de 2004, que o total dos trabalhadores abrangidos por todas as convenções é de cerca de