

**Decreto-Lei n.º \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_**

O transporte aéreo tem hoje, no sistema global dos transportes, importância económica e social por demais reconhecida para dispensar qualquer esforço justificativo da atenção que, na prática da totalidade dos países, lhe é consagrada. A problemática ligada ao seu desenvolvimento, como instrumento orientado para a resposta a crescentes necessidades colectivas, insere-se efectivamente num quadro vasto e complexo de interacções que, no plano interno como no espaço internacional, impõem soluções ponderadas no contexto dos interesses legítimos em jogo.

A tomada de consciência que nos últimos tempos vem incidindo sobre as questões suscitadas pela utilização de aeronaves, designadamente as relacionadas com a energia, o ambiente e a ocupação do espaço, o comércio mundial, o movimento turístico e a formação dos grandes espaços económicos, origina, por sua vez, acentuadas pressões nos poderes públicos em ordem à adopção de medidas susceptíveis de promover o melhor equilíbrio entre a satisfação das necessidades de transporte e a utilização rentável, eficaz e segura dos meios mais apropriados.

As ligações aéreas satisfazem necessidades e preenchem funções cuja importância no contexto político-geográfico do nosso país justifica o empenhamento do Estado na preparação de medidas institucionais que permitam a sua acção nas formas mais adequadas à concretização do justo equilíbrio entre os múltiplos interesses, públicos e privados, ligados à actividade de transporte aéreo em geral.

Ora, a matéria relativa ao transporte aéreo, nas suas vertentes de acesso à actividade e acesso ao mercado, encontra-se ainda actualmente regulada, e no que ao transporte aéreo não comunitário diz respeito, pelo Decreto-Lei n.º 66/92, de 23 de Abril, relativo ao licenciamento do transporte aéreo regular internacional.

O regime jurídico nacional supra identificado na sua globalidade sofreu alterações significativas uma vez que, em matéria de transporte aéreo intra-comunitário, a União Europeia veio regular a matéria de acesso à actividade e ao mercado comunitários através da

publicação de três pacotes legislativos, denominando-se o último dos quais como “terceiro pacote de liberalização do transporte aéreo na comunidade”, e mais recentemente através da publicação do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade.

Este último Regulamento comunitário, para além de proceder a alterações de regime, vem consolidar num único instrumento jurídico os regimes anteriores contidos, designadamente, no Regulamento (CEE) n.º 2407/92, do Conselho, relativo à concessão de licenças de exploração às transportadoras aéreas comunitárias, no Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias e no Regulamento (CEE) n.º 2409/92, do Conselho, todos de 23 de Julho de 1992.

Mantém-se, assim, e por não ter sofrido qualquer alteração até hoje, o transporte aéreo não comunitário regulado pelas disposições nacionais contidas no Decreto-Lei supra identificado, sem prejuízo da respectiva regulação por meio da celebração de acordos bilaterais de serviços aéreos, bem como de outros instrumentos jurídico/administrativos bilaterais e multilaterais conexos, celebrados entre Estados no domínio das relações internacionais entre Estados-Membros e países terceiros.

Deste modo, e na sequência dos Acórdãos do Tribunal de Justiça proferidos nos processos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 e C-476/98, ficou esclarecido que a Comunidade tem competência quanto a diversos aspectos que devem constar dos acordos bilaterais de serviços aéreos, celebrados entre Estados-Membros e países terceiros.

Nesta medida, foi posteriormente publicado o Regulamento (CE) n.º 847/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros.

Assim, e sempre que se afigure que a matéria objecto de um acordo se inscreve num domínio parcialmente abrangido pela competência comunitária e parcialmente pela dos

Estados-Membros, deverá ser assegurada uma estreita cooperação entre os Estados-Membros e as instituições comunitárias, conforme exigência do mencionado Regulamento.

A esta obrigação de cooperação estatuída no citado Regulamento está subjacente a exigência de unidade na representação internacional da Comunidade. As instituições comunitárias e os Estados-Membros devem, assim, tomar todas as medidas necessárias para assegurar a melhor cooperação possível nesta matéria, começando, desde logo, por harmonizar critérios de negociação e outros aspectos do domínio das várias legislações nacionais sobre estas matérias.

É, assim, neste contexto que, todos os acordos bilaterais celebrados entre Estados-Membros e países terceiros existentes e que contêm disposições contrárias ao direito comunitário deverão ser alterados ou substituídos por novos acordos plenamente compatíveis com o direito comunitário.

Constitui, assim, imposição do mencionado Regulamento que os Estados-Membros que conduzem negociações para a celebração de acordos com países terceiros tenham em conta o direito comunitário, os interesses comunitários em geral e as negociações comunitárias em curso, de modo a que não sejam impostas restrições indevidas aos direitos das transportadoras aéreas comunitárias em geral, nem incluídos nos acordos bilaterais quaisquer disposições que reduzam o número das transportadoras comunitárias susceptíveis de ser designadas para prestar serviços aéreos.

Estatui ainda o mesmo Regulamento que os Estados-Membros deverão instituir processos não discriminatórios e transparentes de distribuição de direitos de tráfego entre as transportadoras aéreas comunitárias, salvaguardando, na aplicação desses processos a necessidade de preservar a continuidade dos serviços aéreos.

Verifica-se, assim, que o regime jurídico nacional implementado pelo Decreto-Lei n. 66/92, de 23 de Abril, primeiro porque anterior à mais recente regulamentação relativa ao transporte aéreo comunitário produzida pela União Europeia e ainda porque está totalmente desajustado desta nova realidade em matéria de distribuição de direitos de tráfego no âmbito da realização de transporte aéreo extracomunitário, se encontra desactualizado, revelando-se

até nalgumas das suas disposições contrário do direito comunitário, o que impõe a sua harmonização e conformação com todo o quadro legislativo comunitário em vigor.

Constitui, assim, objecto principal do presente diploma, a criação de um regime jurídico nacional que acolha o novo quadro comunitário em matéria de distribuição de direitos de tráfego e o desenvolva do ponto de vista do interesse nacional sem contrariar os princípios do direito comunitário.

Deste modo, face ao que antecede, e uma vez que o mercado do transporte aéreo extracomunitário deve ser objecto de uma regulamentação no plano jurídico articulada e interdependente de modo a constituir um único sistema de normas, o presente diploma visa a criação de um regime que clarifique e determine as condições e procedimentos em matéria de distribuição de direitos de tráfego no âmbito da actividade de transporte aéreo extracomunitário, na sua vertente regular.

Fica estipulado que o exercício do transporte aéreo extracomunitário regular está dependente de uma autorização de exploração, a emitir pelo Instituto Nacional Aviação Civil, I.P.

Em matéria de acesso ao mercado, encontra-se materializado o princípio do tratamento não discriminatório, permitindo a todas as transportadoras aéreas comunitárias, estabelecidas em Portugal, o acesso às rotas negociadas nos acordos de serviços aéreos outorgados pelo Estado Português.

Fica, assim, deste modo e em cumprimento do disposto no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 847/2004, de 29 de Abril de 2004, instituído um processo não discriminatório e transparente de distribuição dos direitos de tráfego nas situações em que o acordo de serviços aéreos ou as suas eventuais alterações, prevejam uma limitação quantitativa da utilização dos direitos de tráfego negociados ou do número de transportadoras aéreas potencialmente beneficiárias desses direitos de tráfego.

Prevê-se ainda expressamente, e sempre que o acordo de serviços aéreos o permita e nos termos do mesmo, que as transportadoras aéreas possam celebrar acordos privados de natureza comercial entre si, como a combinação de serviços aéreos e a celebração de acordos de partilha de códigos, para a exploração de rotas regulares em regime de atribuição de

autorização de exploração única e de titularidade conjunta, à semelhança do que, aliás se dispõe no número 5 do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008.

Finalmente, é criado o regime sancionatório relativo ao processo de autorização da realização da actividade de transporte aéreo regular extracomunitário, tipificando-se os ilícitos contra-ordenacionais estabelecidos em função da censurabilidade específica dos interesses a tutelar. Foram ouvidas as associações representativas do sector e os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### **Disposições gerais**

#### Artigo 1.º

#### **Objecto e âmbito de aplicação**

- 1- O presente diploma estabelece o regime jurídico do acesso à actividade e do exercício de direitos de tráfego no transporte aéreo comercial regular extracomunitário.
- 2- O presente diploma aplica-se às transportadoras aéreas comunitárias, estabelecidas no território nacional, nos termos do direito comunitário, que pretendam explorar serviços aéreos regulares em ligações com origem ou destino em Portugal.
- 3- O presente diploma não se aplica à exploração dos serviços aéreos intracomunitários, previstos no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008.

#### Artigo 2.º

#### **Definições e abreviaturas**

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Autorização de exploração de serviços aéreos regulares», direito concedido a uma transportadora aérea para a exploração da actividade de transporte aéreo regular extracomunitário;
- b) «Designação», o acto de notificação pelo Estado Português junto do outro Estado parte do acordo sobre serviços aéreos, mediante o qual se dá a conhecer a empresa ou empresas às quais foram atribuídos os direitos de tráfego disponíveis no acordo;
- c) «Direito de tráfego», direito de explorar serviços aéreos entre dois aeroportos, considerando-se como um único aeroporto o conjunto de aeroportos (sistema de aeroportos), que servem o mesmo local, conforme estipulado num acordo sobre serviços aéreos e que se traduz numa especificação ou combinações de especificações geográficas ou físicas no âmbito das quais se identificam o número de transportadoras aéreas a designar, a capacidade e o objecto do transporte a realizar;
- d) «IATA (*International Air Transport Association*)», Associação de Transporte Aéreo Internacional;
- e) «INAC, I.P.», Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.;
- f) «Período IATA de Inverno», o período de tempo decorrido entre o último domingo de Outubro e o último sábado de Março;
- g) «Período IATA de Verão», o período de tempo decorrido entre o último domingo de Março e o último sábado de Outubro;
- h) «Transporte aéreo extracomunitário», transporte aéreo efectuado entre pontos situados no território nacional e pontos situados no território de outro ou outros países terceiros;
- i) «Transporte aéreo regular», uma série de voos que reúna todas as características seguintes:
  - i. Existirem em cada voo lugares ou capacidade de transporte de carga ou correio disponíveis para aquisição individual pelo público;

- ii. Ser explorada de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos, quer de acordo com um horário publicado, quer mediante voos, que pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática.

### Artigo 3.º

#### **Autorização de exploração**

- 1- A exploração de serviços aéreos regulares extracomunitários está dependente de uma autorização, a conceder pelo INAC, I.P..
- 2- As autorizações de exploração concedidas ao abrigo do presente diploma são intransmissíveis.

## CAPÍTULO II

### **Autorização de exploração de serviços aéreos regulares extracomunitários**

#### SECÇÃO I

#### **Procedimentos**

### Artigo 4.º

#### **Dever de informação**

O INAC, I.P., deve publicitar e manter permanentemente actualizada na sua página electrónica informação sobre os direitos de tráfego disponíveis para exploração.

### Artigo 5.º

#### **Requerimento**

- 1- As transportadoras aéreas comunitárias que pretendam explorar algum ou alguns dos direitos de tráfego publicitados nos termos do artigo anterior, devem apresentar ao INAC, I.P., requerimento para o efeito, devendo o mesmo conter:

- a) Identificação da requerente, incluindo a indicação da sua sede e do seu estabelecimento comercial em Portugal;
- b) Indicação dos serviços aéreos que pretende explorar;
- c) Indicação da natureza do tráfego a transportar pela requerente;
- d) Indicação do período ou períodos IATA durante os quais a requerente pretende operar;
- e) Data previsível para o início da exploração;

2- O requerimento deve ser instruído com os seguintes documentos:

- a) Licença de exploração emitida ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, do Conselho, de 23 de Julho de 1992 ou do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008;
- b) Certificado de operador aéreo de que dispõe;
- c) Elementos que comprovem o estabelecimento da empresa em Portugal, designadamente, certidão actualizada da matrícula da requerente e de todas as inscrições em vigor na conservatória do registo comercial respectiva;
- d) Documento comprovativo da regularização da situação contributiva da requerente para com a segurança social portuguesa;
- e) Declaração comprovativa da regularização da situação tributária da requerente perante o Estado português;

3- O requerimento é, ainda, instruído pelos seguintes elementos:

- a) Plano de exploração dos serviços aéreos pretendidos pela requerente, contendo os dias de operação, horários, equipamento a utilizar, configuração da cabine de passageiros, número de lugares oferecidos e capacidade de carga;
- b) Previsões de tráfego;
- c) Estrutura tarifária a praticar pela requerente;
- d) Indicação dos meios e serviços, próprios ou alheios, que a requerente utilizará para a execução do serviço;
- e) Indicação dos contratos de locação celebrados ou a celebrar pela requerente;

- f) Indicação das alianças, parcerias, acordos realizados ou a realizar pela requerente, para a concretização dos serviços requeridos;
- g) Indicação das condições de prestação do serviço, conforme previsto no artigo 11.º;
- h) Sistema de reservas;
- l) Indicadores do desempenho anterior da requerente em matéria de regularidade e pontualidade;
- m) Indicação de medidas disponibilizadas em matéria de protecção dos passageiros.

4- Para efeitos do disposto no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, o requerimento deve ainda ser acompanhado de elementos que evidenciem o requisito da capacidade económica e financeira da requerente, nos termos do disposto no artigo 9.º do presente diploma.

5- Sempre que uma transportadora pretenda explorar direitos de tráfego concedidos ao abrigo de acordos sobre serviços aéreos diferentes, deve apresentar requerimento autónomo para os direitos de tráfego relativos a cada um dos acordos.

6- Os requerimentos referidos no número anterior podem ser instruídos conjuntamente quanto aos elementos comuns.

7- Fica dispensada a entrega dos documentos indicados nos números anteriores se já constarem dos arquivos do INAC, I.P., desde que estejam actualizados e com validade legal.

8- No prazo máximo de 30 dias seguidos o INAC, I.P. faz uma apreciação preliminar do processo e em caso de falta de documentos obrigatórios para a instrução do pedido ou de necessidade de informações complementares, notifica a requerente para, no prazo de 15 dias seguidos, suprir a falta, fornecer as informações solicitadas ou proceder à correcção das irregularidades detectadas sob pena de ser indeferido liminarmente o pedido.

9- Os requerimentos devem ser apresentados com a antecedência mínima de 5 meses relativamente ao início do período IATA para o qual está programada a operação.

#### Artigo 6.º

#### **Publicidade**

O INAC, I.P. publicita, através de Aviso publicado na 2.<sup>a</sup> série do Diário da República, a pretensão da requerente, para que aqueles que manifestem um interesse legítimo possam, dentro do prazo de 15 dias úteis a contar da data da publicação, pronunciar-se sobre a mesma ou apresentar requerimento nos termos do artigo anterior.

## SECÇÃO II

### **Concessão da autorização de exploração**

#### Artigo 7.º

#### **Requisitos**

A autorização de exploração de serviços aéreos extracomunitários é concedida a uma transportadora aérea que preencha cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Que seja detentora de licença emitida ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, do Conselho, de 23 de Julho de 1992 ou do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008;
- b) Que demonstre capacidade técnica, económica e financeira adequada aos serviços aéreos que pretende explorar;
- c) Que preencha os requisitos de designação previstos no acordo ou acordos sobre serviços aéreos;
- d) Seja titular de um contrato de seguro adequado às condições dos serviços aéreos que pretende explorar;
- e) Ter a sua situação fiscal e contributiva para a segurança social regularizadas perante o Estado Português.

#### Artigo 8.º

#### **Capacidade técnica**

1- A capacidade técnica é aferida pela titularidade de um certificado de operador aéreo válido e que comprove, nos termos da legislação específica aplicável, que a transportadora aérea cumpre as normas técnicas relativas à exploração dos serviços requeridos.

2- As transportadoras aéreas devem dispor de uma frota adequada à exploração dos serviços requeridos, composta por aeronaves de sua propriedade ou objecto de um contrato de locação, averbadas no seu certificado de operador aéreo.

#### Artigo 9.º

##### **Capacidade económica e financeira**

Para efeitos do disposto no número 4 do artigo 5.º, a capacidade económica e financeira da empresa requerente da autorização de serviços aéreos, é avaliada pela demonstração de que a exploração dos serviços aéreos em causa é uma actividade economicamente rentável e que reforça a capacidade financeira da transportadora aérea.

#### Artigo 10.º

##### **Atribuição da autorização**

1- O INAC, I.P. profere decisão relativa a cada pedido de autorização, no prazo máximo de 90 dias contados a partir da data da instrução completa do processo pela requerente.

2- Sempre que o INAC, I.P. proceda a uma notificação conforme previsto no número 8 do artigo 5.º, o prazo previsto no número 1 do presente artigo, é interrompido até à recepção pelo INAC, I.P. dos documentos em falta ou da correcção dos elementos entregues.

3- Atribuída a autorização nos termos previstos nos artigos anteriores, a mesma é publicada no *Diário da República*.

#### Artigo 11.º

##### **Designação**

1- Após a publicação da autorização, o Estado Português designa, junto da autoridade competente do outro Estado parte no acordo sobre serviços aéreos, a transportadora aérea autorizada para a operação em causa.

2- Nas situações previstas no artigo 12.º, são designadas ambas as transportadoras aéreas que tenham celebrado o acordo de partilha de códigos subjacente à atribuição da autorização.

3- O exercício dos direitos conferidos pela autorização depende da aceitação da designação pelo outro Estado parte do acordo sobre serviços aéreos, quando assim for determinado no acordo, a qual será imediatamente notificada pelo INAC, I.P. ao respectivo titular.

### SECÇÃO III

#### **Acordos privados de natureza comercial para exploração de serviços aéreos**

##### Artigo 12.º

#### **Acordo de partilha de códigos**

1- Sempre que o acordo sobre serviços aéreos o permita e nos termos do mesmo, as transportadoras aéreas podem celebrar acordos de partilha de códigos para a exploração de serviços aéreos regulares.

2- Nas situações previstas no número anterior, o processo de autorização é requerido, instruído e analisado conjuntamente, tendo por base as obrigações decorrentes do acordo de partilha de códigos celebrado entre as partes.

3- A apresentação do requerimento conjunto não dispensa o cumprimento dos requisitos e condições de autorização de exploração previstos no presente diploma, respeitantes a cada transportadora aérea individualmente considerada, com as necessárias adaptações em função do que ficou acordado entre as partes.

4- A autorização concedida nos termos do presente artigo dá lugar à emissão de um só título e pressupõe responsabilidade solidária em matéria das obrigações decorrentes da titularidade dessa autorização.

### CAPÍTULO III

#### **Direitos de tráfego limitados**

##### Artigo 13.º

### **Crêterios de distribui o**

1- No caso de pedidos concorrentes e de limita o, quer dos direitos de tráfego, quer do número de transportadoras aéreas comunitárias admitidas a explorar esses direitos, os diferentes pedidos são decididos no prazo de dois meses, desde que satisfaçam os requisitos estabelecidos no artigo 7.  do presente diploma.

2- Para efeitos dessa decisão, o INAC, I.P. pode pedir informa es complementares e proceder, se necessário, a audi es, o que d  lugar   suspensão do prazo previsto no número anterior.

3- Em todos os casos, a autoriza o de explora o são   concedida nas condi es previstas no artigo 7.  do presente diploma às transportadoras aéreas que apresentem o respectivo pedido, desde que esse pedido satisfaça as condi es estabelecidas no artigo 5.  do presente diploma.

4- Sob reserva das disposi es do acordo sobre serviços aéreos em causa, os pedidos concorrentes são apreciados pelo INAC, I.P.   luz dos seguintes cr terios:

- a) Satisfa o da procura de transporte aéreo em matéria de serviços mistos ou de carga, serviços directos ou indirectos, frequência dos serviços, dias de explora o, entre outros;
- b) Política tarifária, nomeadamente, preço dos bilhetes, existência de redu es e outras promo es;
- c) Dura o do tempo total de viagem, desde a origem até ao destino;
- d) Tempo máximo de substitui o da aeronave, em caso de irregularidade operacional, imputável   transportadora.
- e) Qualidade do serviço, nomeadamente, quanto a tipo e configura o das aeronaves e existência de postos de comercializa o abertos ao público;
- f) Contribui o para a oferta de um nível de concorrência satisfatório;
- g) Data prevista do início da explora o;
- h) Garantias oferecidas em matéria de continuidade da explora o

- i) Desenvolvimento da quota de mercado do pavilhão comunitário na relação bilateral considerada;
  - j) Desempenho ambiental das aeronaves utilizadas;
  - l) Desenvolvimento das correspondências oferecidas aos passageiros.
- 5- A título subsidiário, podem ser tidos em conta os seguintes critérios:
- a) Existência de um serviço de comercialização em língua Portuguesa;
  - b) Antiguidade do pedido;
  - c) Perspectiva de desenvolvimento do turismo em Portugal;
  - d) Situação da transportadora no que respeita ao pagamento de impostos e taxas aeronáuticas em Portugal;

#### Artigo 14.º

##### **Procedimento de selecção**

- 1- Terminado o processo de apreciação previsto no artigo anterior, o INAC, I.P. torna público um projecto de decisão na sua página electrónica.
- 2- As partes interessadas podem comunicar as suas observações por escrito no prazo de quinze dias seguidos, após a data dessa publicação.
- 3- A decisão definitiva sobre a autorização de explorar os serviços aéreos é tomada no prazo máximo de trinta dias, contados após o decurso do prazo previsto no número anterior.

#### Artigo 15.º

##### **Recurso**

Da decisão definitiva resultante da aplicação dos critérios de selecção previstos no artigo anterior cabe recurso tutelar para o membro do Governo que tutela o sector da aviação civil.

## CAPÍTULO IV

### **Vicissitudes da autorização**

## Artigo 16.º

### **Validade**

- 1- A autorização mantém-se válida enquanto satisfizer as condições negociadas no acordo sobre serviços aéreos e, enquanto a transportadora aérea cumprir as obrigações previstas no presente diploma.
- 2- A validade da autorização de exploração depende sempre da titularidade de uma licença de exploração e de um certificado de operador aéreo válidos e eficazes.

## Artigo 17.º

### **Alteração da autorização**

As autorizações de exploração podem ser alteradas pelo INAC, I.P. sempre que o interesse público o justifique ou o respectivo titular o requeira, desde que o INAC, I.P. aprove a alteração requerida e que não sejam postas em causa as condições de distribuição dos direitos de tráfego limitados.

## Artigo 18.º

### **Cancelamento da autorização**

- 1- O INAC, I.P. pode cancelar as autorizações concedidas nos termos do presente diploma, nos seguintes casos:
  - a) Se a transportadora aérea não der início à exploração do serviço no prazo estabelecido para o efeito;
  - b) Se a transportadora aérea suspender ou interromper a exploração do serviço por razões que não constituam casos de força maior;
  - c) Se a transportadora aérea deixar de cumprir os requisitos e condições subjacentes à atribuição e manutenção da autorização;
  - d) Se a transportadora aérea fornecer dados e informações falsas relativamente aos elementos constantes do artigo 13.º e que conduzam à aplicação incorrecta dos critérios ali previstos;

- e) Falta de pagamento das taxas prevista no artigo 27º;
- f) Por razões de interesse público.

2- Para efeitos do disposto da alínea b) no número anterior, considera-se caso de força maior todo o evento imprevisível e insuperável, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade e do controle da transportadora aérea e que tenham um impacto negativo sobre a exploração da rota, designadamente:

- a) Situações de catástrofe natural;
- b) Condições meteorológicas impeditivas da realização do voo em causa;
- c) Riscos de segurança para a aviação civil;
- d) Falhas inesperadas para a segurança do voo;
- e) Greves que afectem o funcionamento da transportadora aérea;
- f) Actos de terrorismo ou guerra, declarada ou não;
- g) Alteração da ordem pública, nomeadamente por razões de instabilidade política.

3- As autorizações podem, ainda, ser canceladas a pedido do respectivo titular.

#### Artigo 19.º

##### **Supervisão**

As transportadoras autorizadas a explorar serviços aéreos nos termos do presente diploma devem fornecer, anualmente, ao INAC, I.P. dados estatísticos sobre o tráfego, as contas anuais de exploração, bem como quaisquer outros elementos úteis à supervisão do INAC, I.P. ou necessários à boa execução do presente diploma.

#### Artigo 20.º

##### **Publicação**

As decisões do INAC, I.P. que alterem ou cancelem as autorizações, nos termos do presente diploma, são publicadas na 2ª série do *Diário da República*.

## CAPÍTULO V

## **Condições de exploração efectiva dos serviços aéreos**

### *Artigo 21.º*

#### **Programa e horário**

- 1- Os programas e horários respeitantes aos serviços aéreos autorizados estão sujeitos a prévia aprovação do INAC, I.P., sempre que tal esteja previsto no acordo de serviços aéreos.
- 2- Os titulares das autorizações estão obrigados ao cumprimento dos horários e programas aprovados, os quais devem ser objecto de divulgação, junto do público em geral.

### *Artigo 22.º*

#### **Alterações**

- 1- Quaisquer alterações aos programas aprovados, tais como 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 do INAC, I.P., sempre que tal esteja previsto no acordo sobre serviços aéreos, salvo quando decorrentes de situações imprevistas ou de motivos de força maior.
- 2- Para efeitos do disposto no número anterior, os titulares das autorizações devem previamente obter as necessárias aprovações por parte das autoridades aeronáuticas do outro Estado parte no acordo sobre serviços aéreos, sempre que tal esteja previsto no acordo.

## **CAPÍTULO VI**

### **Fiscalização e regime sancionatório**

### *Artigo 23.º*

#### **Fiscalização**

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

2- As empresas de transporte aéreo devem fornecer ao INAC, I.P. todos os elementos necessários para a fiscalização, no prazo de 15 dias seguidos contados a partir da data da respectiva solicitação.

#### Artigo 24.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) O exercício da actividade de transporte aéreo por entidade não autorizada para o efeito, nos termos do presente diploma;
- b) O exercício da actividade de transporte aéreo, por entidade que não tenha sido designada para o efeito, nos termos do presente diploma;
- c) A exploração da autorização por entidade diversa do seu titular;
- d) A prestação de falsas declarações no âmbito do processo de autorização;
- e) O exercício da actividade de transporte aéreo por parte de uma entidade autorizada para o efeito, sem seguro obrigatório válido;
- f) A não disponibilização anual ao INAC, I.P., por parte das entidades autorizadas, dos dados estatísticos sobre o tráfego, as contas anuais de exploração, bem como a recusa do fornecimento dos elementos que o INAC, I.P. solicite com vista à fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma;
- g) Alterações aos programas aprovados no que respeita a frequências, dias ou horas dos serviços, modificações do equipamento, cancelamento de voos ou introdução de voos adicionais, sem a prévia autorização do INAC, I.P., nos termos do n.º 1 do artigo 22.º.

2- 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 graves:

- a) Se a transportadora aérea não der início à exploração do serviço regular no prazo estabelecido para o efeito, suspender ou interromper essa exploração, por razões que não constituam casos de força maior, nos termos do n.º 2 do artigo 18.º;
- b) A não sujeição à aprovação do INAC, I.P. dos programas e horários respeitantes aos serviços aéreos autorizados, nos termos do artigo 22.º;
- c) O não cumprimento dos horários e programas aprovados pelo INAC, I.P., nos termos do artigo 22.º;
- d) A falta de divulgação dos programas e horários aprovados pelo INAC, I.P., nos termos do artigo 22.º;
- e) A falta de pagamento das taxas previstas no artigo 27.º;

3- A negligência e a tentativa são puníveis.

#### Artigo 25.º

##### **Processamento das contra-ordenações**

- 1- Compete ao INAC, I.P., 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 diploma aplica-se o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

#### Artigo 26.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 356/89, de 17 de Outubro, pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, pelo Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17 de Dezembro e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, o INAC, I.P. pode determinar a aplicação da sanção acessória de inibição do exercício da actividade de

transporte aéreo até dois anos nos termos do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, em simultâneo com a aplicação da coima correspondente à contra-ordenação prevista nas alíneas a), b), c) e d) do n.º 1 do artigo 24.º.

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

## CAPÍTULO IV

### **Disposições finais e transitórias**

#### Artigo 27.º

##### **Taxas**

1- É devida uma taxa inicial pela apresentação do requerimento de autorização de exploração e outra pela emissão da autorização, esta última acrescida do montante de 50% do seu valor, nas situações em que a autorização seja emitida na sequência do procedimento previsto no Capítulo III do presente diploma.

2 – É devida, pelos titulares das autorizações de exploração previstas no presente diploma, uma taxa anual apurada em função de um valor unitário, previamente fixado, por cada passageiro transportado em cada serviço aéreo em concreto.

3- Pela concessão da autorização de exploração prevista no n.º 4 do artigo 11.º é devida uma taxa única.

4- As transportadoras aéreas, titulares da autorização mencionada no número anterior, são solidariamente responsáveis pelo pagamento da taxa anual prevista no número 2.

3- As taxas previstas no presente artigo são definidas por portaria do ministro para o sector da aviação civil.

4- Até à publicação da portaria prevista no número anterior, mantêm-se em vigor todas as disposições contidas em legislação relativas às taxas previstas no presente artigo.

#### Artigo 28.º

### **Rotas e serviços aéreos explorados**

As transportadoras aéreas designadas pelo Estado Português, à data da publicação do presente diploma, para exploração de serviços aéreos regulares em transporte aéreo regular extracomunitário consideram-se autorizadas para a exploração dos serviços aéreos em que operam, enquanto tais serviços forem efectivamente explorados.

Artigo 29.º

**Norma revogatória**

Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 27.º, fica revogado o Decreto-Lei n.º 66/92, de 23 de Abril.

Artigo 30.º

**Entrada em vigor**

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de \_\_\_\_\_.

O Primeiro-Ministro

O Ministro de Estado e das Finanças

O Ministro da Justiça

O Ministro da Economia e Inovação

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações