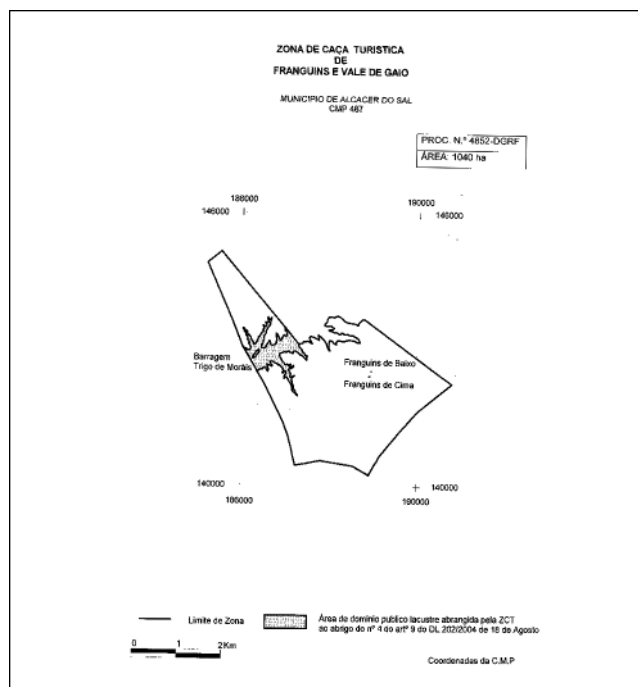




MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 109/2008

de 26 de Junho

O Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de Janeiro de 1993, estabeleceu as principais normas comuns a aplicar à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários, tendo por base o desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos e a disponibilidade de infra-estruturas adequadas a fazer face à crescente procura, havendo, assim, um número crescente de aeroportos congestionados.

Nos termos do mencionado regulamento, cabe ao Estado, após ter procedido à análise exaustiva da capacidade dos aeroportos nacionais e ponderadas as possibilidades de adequação das respectivas capacidades à procura, proceder à designação dos aeroportos como inteiramente coordenados, impedindo, assim, que nestes uma aeronave possa aterrar ou descolar sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea.

Neste pressuposto, o Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março procedeu à designação dos aeroportos inteiramente coordenados, actualmente designados aeroportos coordenados, dentro do território português.

Entretanto, os Regulamentos (CE), do Parlamento Europeu e do Conselho, n.ºs 1554/2003 e 793/2004, publicados, respectivamente, em 22 de Julho e em 21 de Abril, vieram alterar o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho. O primeiro, atendendo ao circunstancialismo da guerra do Iraque e às suas consequências nas operações de transporte aéreo; o segundo surgiu no sentido de reforçar o disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, garantindo uma utilização mais completa e mais flexível das capacidades limitadas nos aeroportos congestionados e ainda com o intuito de ser adoptada

terminologia internacional para a designação dos mencionados aeroportos.

De entre essas alterações, destaca-se, a título de exemplo, a alteração da designação dos aeroportos inteiramente coordenados para aeroportos coordenados, bem como a alteração da designação de aeroportos coordenados para aeroportos com horários facilitados.

Decorridos que são quase quatro anos desde a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março, e perante a evolução quer legislativa, quer conjuntural na matéria em causa, tornou-se necessária uma alteração do referido diploma legal.

Além disso, e tendo em conta que desde a data da publicação do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, o Estado Português não havia nomeado, por via legislativa, um coordenador responsável pela gestão do processo de atribuição de faixas horárias, conforme imposição daquele diploma comunitário, encontrando-se a coordenação a ser feita *de facto* pela ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., para o que dispõe esta empresa de uma estrutura autónoma, urge proceder à nomeação desta entidade como coordenador *de jure*.

Desta forma, procede-se à nomeação da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como entidade facilitadora.

O Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., enquanto entidade reguladora do sector da aviação civil, é o organismo responsável pela supervisão e fiscalização da gestão do processo de atribuição de faixas horárias, bem como do cumprimento das respectivas normas de atribuição por parte das transportadoras aéreas, utilizadoras das mesmas.

A prestação do serviço de coordenação de faixas horárias passa a ser suportada pela criação de uma taxa, cobrada conjuntamente com as taxas de aterragem e de descolagem, que deve cobrir todos os custos operacionais, investimentos futuros previstos e custos financeiros, devendo incluir uma margem de razoabilidade. Desta forma, o financiamento do serviço de coordenação de faixas horárias é suportado na percentagem de 50 % pelas entidades gestoras de aeroportos coordenados ou com horários facilitados, e nos restantes 50 % pela supra-referida taxa a pagar por todas as transportadoras ou operadores aéreos que operem nos aeroportos coordenados e nos aeroportos facilitados.

Procede-se, também, à revisão da designação dos aeroportos coordenados e dos aeroportos com horários facilitados, passando o Aeroporto de Ponta Delgada e fazer parte destes últimos.

Institui-se, ainda, o Comité de Coordenação, que deverá coadjuvar, como órgão consultivo, o coordenador, nos aeroportos coordenados, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, e aprovam-se os respectivos estatutos de funcionamento.

Por fim, e atentas as dificuldades decorrentes da aplicação do Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março, em matéria de contra-ordenações, procede-se à alteração do regime sancionatório previsto naquele diploma, já, por sua vez, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de Agosto.

Foram ouvidos 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

1 — O presente decreto-lei procede à designação dos aeroportos coordenados e dos aeroportos com horários facilitados, dentro do território português, em conformidade com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, tendo em conta as alterações ao mesmo, decorrentes da publicação do Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril.

2 — Através do presente decreto-lei procede-se, ainda, à nomeação da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como facilitador, nos aeroportos a que se refere o número anterior.

3 — O presente decreto-lei institui, ainda, e em cumprimento dos diplomas comunitários referidos no n.º 1, o Comité Nacional de Coordenação, aprovando os respectivos estatutos.

Artigo 2.º

Definições e abreviaturas

Sem prejuízo das definições constantes do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, entendem-se, ainda, para efeitos do disposto no presente decreto-lei, por:

a) «INAC, I. P.» o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;

b) «Período IATA de Inverno» o período de tempo decorrido entre o último domingo de Outubro e o último sábado de Março;

c) «Período IATA de Verão», período de tempo decorrido entre o último domingo de Março e o último sábado de Outubro.

CAPÍTULO II

Designação de aeroportos

Artigo 3.º

Aeroportos coordenados e aeroportos com horários facilitados

1 — Para efeitos de aplicação do disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, são designados como coordenados os Aeroportos de Lisboa, Porto e Madeira.

2 — O Aeroporto de Faro é designado como coordenado no período IATA de Verão e como aeroporto com horários facilitados no período IATA de Inverno.

3 — O Aeroporto de Ponta Delgada é designado como aeroporto com horários facilitados.

CAPÍTULO III

Coordenador e facilitador

Artigo 4.º

Nomeação

Para efeitos de aplicação do disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, e nos termos dos mesmos diplomas legais, é nomeada como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como facilitador a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A.

Artigo 5.º

Independência

1 — No exercício das funções de facilitador e coordenador nacional do processo de atribuição de faixas horárias, a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., deve manter esta actividade independente, através de uma separação adequada, da sua actividade de entidade gestora aeroportuária.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., deve garantir essa independência pelo menos a nível funcional e ainda organizar a respectiva contabilidade, efectuando uma rigorosa separação contabilística entre as actividades ligadas à ordenação de faixas horárias e as restantes actividades.

Artigo 6.º

Atribuição de faixas horárias

1 — O acesso a um aeroporto coordenado só é possível mediante a atribuição de uma faixa horária à transportadora aérea, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, sem prejuízo das excepções previstas no mesmo.

2 — A atribuição de faixas horárias é feita nos termos do artigo 8.º do regulamento comunitário referido no número anterior.

3 — O coordenador pode recusar a atribuição de uma faixa horária ou de séries de faixas horárias e exigir a restituição à reserva das já atribuídas, nas situações em que a transportadora aérea em causa tenha desrespeitado de forma reiterada e intencional as normas de atribuição e utilização de faixas horárias.

4 — Os pressupostos de aplicação da medida cautelar prevista no número anterior devem ser comprovados mediante a existência de, pelo menos, três condenações transitadas em julgado, em processo de contra-ordenação, nos últimos cinco anos, cujo objecto seja exactamente o desrespeito intencional pelas normas referidas no número anterior, sem prejuízo dos mecanismos de reincidência previstos na lei.

5 — A medida cautelar prevista no n.º 3 deve ser de imediato comunicada pelo coordenador à transportadora aérea, sob a forma escrita e devidamente fundamentada, nos termos do número anterior.

6 — Da decisão do coordenador, prevista no n.º 3, cabe recurso para o INAC, I. P., devendo o mesmo ser interposto e decidido em prazo que não prejudique a execução da decisão final, sem prejuízo da aplicação dos prazos máximos

gerais de recurso previstos no Código do Procedimento Administrativo.

CAPÍTULO IV

Comité Nacional de Coordenação

Artigo 7.º

Criação

1 — É criado o Comité Nacional de Coordenação dos aeroportos portugueses coordenados, que se rege pelos respectivos estatutos, aprovados pelo presente decreto-lei e em anexo ao mesmo, dele fazendo parte integrante, e ainda pelo disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, e demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.

2 — O Comité Nacional de Coordenação desempenha funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias nos aeroportos coordenados e presta assessoria ao coordenador nacional.

CAPÍTULO V

Supervisão, fiscalização e regime sancionatório

Artigo 8.º

Supervisão e fiscalização

1 — Compete ao INAC, I. P., a supervisão e a fiscalização do processo de atribuição de faixas horárias, assim como a fiscalização da sua utilização por parte das transportadoras aéreas.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior o INAC, I. P., pode aceder aos sistemas de informação implementados pelo coordenador para coordenar e controlar a programação dos movimentos das aeronaves e solicitar toda a informação que considere pertinente ao coordenador e às transportadoras aéreas.

3 — A entidade coordenadora nacional e as transportadoras aéreas não podem recusar a prestação da informação referida no número anterior, no prazo estipulado pelo INAC, I. P.

4 — Compete ainda ao INAC, I. P., fiscalizar o cumprimento das condições e requisitos de independência previstos no artigo 5.º, podendo designar um auditor independente, que verifique a inexistência de fluxos financeiros entre a prestação de serviços de coordenação de faixas horárias e as restantes actividades.

Artigo 9.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 inexistência de separação funcional, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., entre a actividade de entidade gestora aeroportuária e a actividade de facilitador e coordenador nacional do processo de atribuição de faixas horárias;

b) A inexistência de separação contabilística, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., entre as activida-

des ligadas à coordenação de faixas horárias e as restantes actividades desenvolvidas;

c) A aterragem ou descolagem duma aeronave nos aeroportos coordenados sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea;

d) A aterragem ou descolagem duma aeronave nos aeroportos coordenados em violação da data específica da faixa horária atribuída, salvo se tal se dever a motivo de força maior ou a razões operacionais;

e) A não devolução das faixas horárias atribuídas no âmbito de uma série de faixas horárias, pela transportadora aérea que não as venha a utilizar no período de tráfego a que respeitam, até 31 de Janeiro ou 31 de Agosto, conforme se trate, respectivamente, do planeamento para o período IATA de Verão ou para o período IATA de Inverno, salvo se tal se dever aos motivos previstos no n.º 4 do presente artigo.

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) A recusa ou o impedimento por qualquer meio, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A. do acesso a informações, documentos ou instalações que permitam ao INAC, I. P., fiscalizar o cumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º;

b) A não devolução da faixa horária atribuída, com uma antecedência mínima de doze horas relativamente à operação prevista, pela transportadora aérea que não a vá realizar, salvo se tal se dever a motivo de força maior ou aos motivos previstos no n.º 4 do presente artigo;

c) A aterragem ou descolagem de uma aeronave nos aeroportos coordenados na data para a qual foi atribuída a faixa horária, mas em violação da mesma faixa horária, sem que tal se deva a motivo de força maior ou a razões operacionais;

d) A transferência de faixas horárias em violação do disposto nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 do artigo 8.º-A do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de Janeiro de 1993;

e) A recusa de prestação de informação por parte da entidade coordenadora nacional e das transportadoras aéreas, nos termos do n.º 3 do artigo 8.º

3 — 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 leve a prestação de informação prevista no n.º 3 do artigo 8.º por parte da entidade coordenadora nacional e das transportadoras aéreas em violação do prazo aí referido.

4 — Para efeitos do disposto nas alíneas e) do n.º 1 e b) do n.º 2, são considerados os seguintes motivos:

a) Circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea, que tenham levado:

i) À imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizado para o serviço aéreo em causa;

ii) Ao encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo;

iii) A sérias perturbações de operações efectuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos comunitários que tenham sido afectadas por tais perturbações durante uma parte substancial do período de programação pertinente;

b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática

ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea;

c) Dificuldades financeiras graves da transportadora aérea, que tenham determinado a concessão de uma licença temporária pelo INAC, I. P., enquanto procede à respectiva reestruturação financeira, nos termos do n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, de 23 de Julho;

d) Acções judiciais sobre a aplicação do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de Janeiro, com a redacção dada pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, de 21 de Abril, às rotas a que tenham sido impostas as obrigações de serviço público nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de Julho, que tenham como resultado a suspensão temporária da exploração dessas rotas.

5 — Para efeitos do disposto nas alíneas d) do n.º 1 e c) do n.º 2, consideram-se razões operacionais a interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea.

6 — Para efeitos do disposto nas alíneas d) do n.º 1 e b) e c) do n.º 2, consideram-se casos de força maior:

a) Aeronaves que se encontrem em situações urgentes, tendo em conta razões meteorológicas, de falha técnica ou de segurança de voo;

b) Alteração horária imprevista provocada por uma anormal perturbação no controlo de tráfego aéreo;

c) Alteração horária imprevista provocada por atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou à transportadora aérea;

d) Alteração horária imprevista provocada por razões meteorológicas.

7 — Quando a transportadora aérea incumpra o disposto nos n.ºs 1 e 2, por razões que não lhe são imputáveis e que são subsumíveis aos casos de força maior ou a razões operacionais previstos nos n.ºs 4 e 5, deve, no prazo de setenta e duas horas, comunicar tais factos à entidade coordenadora, comprovando e fundamentando as razões operacionais ou os casos de força maior.

8 — A entidade coordenadora deve, de imediato, dar conhecimento ao INAC, I. P., da fundamentação da transportadora aérea prevista no número anterior.

9 — A entidade coordenadora nacional de faixas horárias e as entidades gestoras aeroportuárias são competentes para fiscalizar e denunciar ao INAC, I. P., os comportamentos previstos nos n.ºs 1 e 2, de que tenham conhecimento.

Artigo 10.º

Processamento das contra-ordenações

1 — Compete ao INAC, I. P., instaurar e instruir os processos de contra-ordenação relativos às infracções previstas no presente decreto-lei, bem como proceder à aplicação das respectivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar.

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.

3 — A punição por contra-ordenação deve ser comunicada pelo INAC, I. P., à entidade coordenadora nacional, para efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 6.º

4 — A afectação do produto das coimas previstas no presente diploma rege-se pelo disposto no artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 11.º

Taxas

1 — Pela prestação do serviço de coordenação e atribuição de faixas horárias e como contrapartida da respectiva utilização é devida uma taxa de atribuição de *slot*, cobrada simultaneamente com as taxas de aterragem e de descolagem, por movimento, a fixar por portaria do ministro responsável pelo sector da aviação civil.

2 — O procedimento de aprovação da taxa referida no número anterior segue o regime legal que se encontra previsto para as taxas de aterragem e de descolagem, devendo o respectivo quantitativo ser fixado após parecer prévio do INAC, I. P.

3 — A taxa referida no n.º 1 constitui receita da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A.

Artigo 12.º

Norma revogatória

São revogados o Decreto-Lei n.º 52/2003, de 25 de Março e o artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de Agosto.

Artigo 13.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 10 de Abril de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Alberto Bernardes Costa* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 6 de Junho de 2008.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 11 de Junho de 2008.

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

ANEXO

ESTATUTOS DO COMITÉ NACIONAL DE COORDENAÇÃO

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Denominação

1 — O Comité Nacional de Coordenação, abreviadamente designado por CNC, é o Comité Nacional dos aeroportos portugueses coordenados.

2 — O CNC rege-se pelos presentes estatutos, pelo Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de Janeiro,

relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da comunidade, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, e pelas demais disposições legais e regulamentares aplicáveis.

Artigo 2.º

Objecto

1 — O CNC desempenha funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias nos aeroportos coordenados e presta assessoria à entidade coordenadora nacional.

2 — O CNC exerce as suas competências no território nacional, sem prejuízo da participação dos seus membros em reuniões internacionais.

Artigo 3.º

Sede

O CNC tem a sua sede no Aeroporto de Lisboa, podendo a mesma ser alterada por deliberação da assembleia geral.

Artigo 4.º

Duração

O CNC é constituído por tempo indeterminado.

Artigo 5.º

Abreviaturas

Para efeitos dos presentes Estatutos, entende-se por:

- a) «ANA, S. A.» a ANA, Aeroportos de Portugal, S. A.;
- b) «ANAM» a Aeroportos e Navegação da Madeira, S. A.;
- c) «APORTAR» a Associação Portuguesa de Transportadores Aéreos;
- d) «CNC» o Comité Nacional de Coordenação;
- e) «IACA» (International Air Charter Association) a Associação Internacional de Transporte Aéreo não Regular;
- f) «IATA» (International Air Transport Association) a Associação Internacional de Transporte Aéreo;
- g) «INAC, I. P.» o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P.;
- h) «NAV, E. P. E.» a NAV Portugal, E. P. E.;
- i) «RENA» a Associação Representativa das Empresas de Navegação Aérea.

Artigo 6.º

Atribuições

1 — Compete ao CNC apresentar propostas e dar parecer junto da entidade coordenadora nacional, relativamente a:

- a) Parâmetros de coordenação;
- b) Métodos de fiscalização de utilização das faixas horárias atribuídas;
- c) Melhorias na utilização e capacidade do aeroporto coordenado;
- d) Orientações locais para atribuição de faixas horárias;
- e) Fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas, tendo em conta, nomeadamente, eventuais preocupações ambientais;
- f) Melhoria das condições de tráfego existentes no aeroporto coordenado;

- g) Dificuldades enfrentadas pelos novos operadores;
- h) Todas as questões relativas à capacidade do aeroporto coordenado.

2 — Compete, ainda, ao CNC estabelecer formas de mediação entre todas as partes envolvidas, no que respeita a reclamações relativas à atribuição de faixas horárias.

Artigo 7.º

Deveres

São deveres do CNC:

- a) Elaborar circulares com vista a prestar esclarecimentos acerca da sua actividade;
- b) Manter actualizado e disponível para divulgação o registo das suas actividades;
- c) Apresentar aos seus membros as informações e estudos por si realizados.

CAPÍTULO II

Composição

Artigo 8.º

Membros permanentes

1 — O CNC é composto pelos seguintes membros:

- a) ANA, S. A., na qualidade de entidade gestora aeroportuária;
- b) ANAM, S. A.;
- c) APORTAR;
- d) IACA;
- e) IATA;
- f) NAV, E. P. E.;
- g) RENA;
- h) As transportadoras aéreas que utilizem com regularidade os aeroportos coordenados;
- i) As duas maiores empresas de prestação de serviços de assistência em escala a terceiros, quanto ao volume de tráfego relativo aos últimos dois anos;
- j) As duas maiores empresas de operadores de voos privados com maior número de voos assistidos.

2 — Para efeitos do disposto na alínea h) do número anterior serão apenas consideradas transportadoras aéreas que utilizem com regularidade os aeroportos coordenados as que tenham obtido, à data de 31 de Janeiro de cada ano em curso, pelo menos uma série de faixas horárias, conforme definição constante da alínea k) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril, para o período IATA de Inverno em curso ou para o período IATA de Verão seguinte.

Artigo 9.º

Integração de novos membros

1 — As transportadoras aéreas que utilizem com regularidade os aeroportos coordenados, mas que não se incluam na alínea h) do artigo 8.º, podem também ser membros do CNC.

2 — As transportadoras aéreas referidas no número anterior que pretendam constituir-se membro do CNC devem submeter, por escrito, o pedido ao presidente do comité executivo do CNC, identificando, desde logo, o seu representante.

3 — O representante autorizado deve ser o responsável da transportadora aérea para os assuntos de planeamento de horários, preferencialmente, o chefe da delegação da transportadora aérea às conferências de horários IATA.

4 — O novo membro, depois de aceite em assembleia geral, é registado no CNC.

Artigo 10.º

Direitos dos membros

Constituem direitos dos membros do CNC:

- a) Participar na eleição dos titulares dos órgãos do CNC;
- b) Representar o CNC, com objectivos definidos para cada acto de representação;
- c) Ser informados em tempo útil das actividades do CNC;
- d) Examinar a qualquer altura as actas e informações relativas aos objectivos e actividades do CNC;
- e) Participar nas assembleias, através dos seus representantes;
- f) Fazer parte de comissões e grupos de trabalho nas áreas de interesse do CNC;
- g) Expressar livremente opiniões em matéria de interesse e apresentar propostas ao presidente do *comité* executivo do CNC.

Artigo 11.º

Deveres dos membros

Constituem deveres dos membros do CNC:

- a) Cumprir os Estatutos e acordos validamente celebrados pelos órgãos competentes;
- b) Apoiar directa ou indirectamente as actividades do CNC;
- c) Manter a colaboração necessária ao bom funcionamento do CNC;
- d) Participar nas actividades do CNC, nomeadamente, nas eleições dos seus membros para os respectivos cargos.

Artigo 12.º

Membros não permanentes

1 — São membros não permanentes do CNC, o INAC, I. P., e a entidade coordenadora nacional.

2 — Os membros não permanentes têm o estatuto de observadores, não lhes sendo aplicável o disposto nos artigos 9.º a 11.º dos presentes estatutos.

CAPÍTULO III

Organização e estrutura

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 13.º

Órgãos do Comité Nacional de Coordenação

O CNC realiza os seus fins e atribuições através dos seguintes órgãos:

- a) Assembleia geral;
- b) *Comité* executivo.

Artigo 14.º

Duração dos mandatos

1 — A duração do mandato dos titulares dos órgãos do CNC é de três anos.

2 — Nenhum membro poderá ser simultaneamente eleito para mais de um cargo nos órgãos do CNC.

Artigo 15.º

Extinção do mandato

1 — São causas de extinção do mandato dos titulares dos órgãos do CNC:

- a) A perda da qualidade de membro do CNC;
- b) A falta, sem motivo justificado, a três reuniões seguidas ou seis interpoladas;
- c) O pedido de demissão, devidamente fundamentado.

2 — Nas situações previstas na alínea c) do número anterior, o pedido de demissão apenas produz efeitos após a substituição do membro demissionário.

SECÇÃO II

Assembleia geral

Artigo 16.º

Assembleia geral

A assembleia geral é o órgão máximo do CNC.

Artigo 17.º

Constituição

1 — A assembleia geral é constituída por todos os membros do CNC que estejam no pleno gozo dos seus direitos.

2 — Cada membro indica o seu representante para a assembleia geral.

3 — Os membros do CNC podem fazer-se representar na assembleia geral por outro membro que, no entanto, não poderá representar mais de um membro.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, é suficiente, como instrumento de representação voluntária, a apresentação de uma declaração escrita dirigida ao presidente da mesa, assinada pelo representado, sendo a sua qualidade certificada através dos meios em uso no CNC.

5 — As declarações a que se refere o número anterior devem ficar arquivadas no CNC durante cinco anos.

6 — Nas assembleias gerais destinadas a eleger os membros dos órgãos do CNC não é permitida a representação voluntária.

7 — Têm assento na assembleia geral um representante da entidade coordenadora nacional e um representante do INAC, I. P., na qualidade de observadores, sem direito a voto.

Artigo 18.º

Competências

Compete à assembleia geral:

- a) Dar cumprimento às atribuições do CNC previstas no artigo 6.º dos presentes Estatutos;

- b) Eleger e destituir os titulares dos órgãos do CNC;
- c) Deliberar sobre quaisquer propostas de alteração aos estatutos;
- d) Efectuar recomendações ao comité executivo;
- e) Pronunciar-se sobre qualquer assunto que lhe seja proposto nos termos dos presentes estatutos;
- f) Deliberar sobre a constituição e extinção dos *comités* locais de performance;
- g) Aprovar os estatutos dos *comités* locais de *performance*;
- h) Aprovar o seu regulamento interno e respectivas normas de funcionamento, em complemento dos presentes estatutos.

Artigo 19.º

Mesa da assembleia geral

- 1 — A mesa da assembleia geral é composta por um presidente, um vice-presidente e dois secretários, todos eleitos em assembleia geral.
- 2 — Incumbe ao presidente da mesa:
 - a) Convocar as reuniões e dirigir os trabalhos;
 - b) Elaborar e assinar as actas;
 - c) Dar posse aos membros eleitos para os órgãos do CNC;
 - d) Despachar e assinar o expediente que diga respeito à mesa.
- 3 — No impedimento do presidente da mesa, desempenha as respectivas funções o vice presidente.
- 4 — Compete aos secretários desempenhar as funções que lhes forem atribuídas pelo presidente da mesa.

Artigo 20.º

Assembleias ordinárias e extraordinárias

- 1 — A assembleia geral reúne em sessão ordinária:
 - a) No decurso do 1.º trimestre de cada ano;
 - b) Trienalmente, no 2.º semestre, funcionando como assembleia eleitoral, para a eleição dos titulares dos órgãos do CNC.
- 2 — A assembleia geral reúne extraordinariamente, por iniciativa do presidente da mesa ou sempre que tal lhe for solicitado pelo *comité* executivo ou por um mínimo de dois terços dos membros do CNC no pleno gozo dos seus direitos, só podendo, neste último caso, reunir se estiverem presentes, pelo menos, três quartos dos requerentes.

Artigo 21.º

Convocação

- 1 — A assembleia geral deve ser convocada pelo presidente da mesa, por comunicação directa aos membros do CNC, sendo sempre afixados avisos convocatórios na sede deste.
- 2 — A convocação da assembleia geral será feita com um mínimo de 15 dias de antecedência e nela constará a indicação do local, dia e hora da assembleia, assim como a ordem dos trabalhos.
- 3 — Em situações excepcionais, devidamente justificadas, a convocação da assembleia geral pode ser feita com um mínimo de oito dias de antecedência.

Artigo 22.º

Quórum

- 1 — A assembleia geral pode deliberar, em primeira convocação, quando esteja presente ou representada a maioria de dois terços dos membros do CNC.
- 2 — Em segunda convocação, a assembleia geral pode deliberar seja qual for o número de membros presentes ou representados.
- 3 — Na convocatória de uma assembleia geral pode ser logo fixada uma segunda convocação, para uma hora depois, caso a assembleia não possa reunir na primeira hora marcada por falta do número de membros exigido.

Artigo 23.º

Deliberações

- 1 — As deliberações da assembleia geral são tomadas por maioria de votos dos membros presentes e representados, nos termos dos presentes estatutos, de acordo com a seguinte distribuição de votos entre os seus membros, num total de 1000 votos:
 - a) As transportadoras aéreas membros do CNC participam com 600 votos, cabendo a cada uma o número de votos proporcional ao número de faixas horárias constantes da listagem referida no n.º 3 deste artigo, sob reserva de que o limite por transportadora aérea ou conjunto de entidades controladas por uma mesma transportadora aérea não poderá exceder 40 % dos votos desta quota, sendo, nesse caso, os votos redistribuídos pelas restantes transportadoras;
 - b) As organizações representativas das transportadoras aéreas participam com 100 votos, divididos de forma igual pela RENA e pela APORTAR;
 - c) As duas empresas de prestação de serviços de assistência em escala participam com 150 votos, sendo o número de votos de cada uma proporcional ao tráfego que assistem;
 - d) A NAV, E. P. E., participa com 25 votos;
 - e) A ANA, S. A., participa com 100 votos;
 - f) A ANAM participa com 25 votos.

2 — As transportadoras aéreas que sejam membros, mas que efectuem menos de 52 movimentos por ano, não terão direito de voto.

3 — No dia 31 de Janeiro de cada ano o coordenador nacional deverá fornecer ao presidente da mesa, o número total de faixas horárias do período IATA de Inverno corrente e do período IATA de Verão seguinte por cada transportadora aérea.

4 — A assembleia geral só pode deliberar sobre os assuntos constantes da respectiva ordem de trabalhos, sendo nulas as deliberações sobre outros assuntos que não constem da respectiva convocatória e, bem assim, as que contrariem a lei e os presentes Estatutos.

SECÇÃO III

Comité executivo

Artigo 24.º

Comité executivo

O *comité* executivo dirige a actividade do CNC.

Artigo 25.º**Composição**

O *comité* executivo é composto por um representante de cada um dos seguintes membros do CNC:

- a) ANA, S. A.;
- b) ANAM;
- c) NAV, E. P. E.;
- d) As três transportadoras aéreas detentoras de um maior número de faixas horárias nos aeroportos portugueses coordenados, nos últimos três anos;
- e) As duas maiores empresas de operadores de voos privados com maior número de voo assistidos, nos últimos três anos.

Artigo 26.º**Competência**

1 — Compete ao *comité* executivo:

- a) Dirigir a actividade do CNC, de acordo com as deliberações e as recomendações da assembleia geral;
- b) Informar periodicamente todos os membros do CNC das actividades desenvolvidas, decisões e acordos elaborados nas respectivas reuniões;
- c) Executar todas as decisões tomadas em assembleia geral;
- d) Zelar pelo cumprimento dos estatutos e das deliberações da assembleia geral;
- e) Propor à assembleia geral a constituição dos *comités* locais de performance e a aprovação dos respectivos estatutos;
- f) Aconselhar e supervisionar os *comités* locais de performance;
- g) Mediar nas reclamações/queixas apresentadas por parte de algum dos membros do CNC contra outro membro.

2 — Compete, ainda, ao *comité* executivo, na impossibilidade de se realizar uma assembleia geral extraordinária, e quando ocorram circunstâncias excepcionais, assumir plenos poderes para agir em qualquer actividade planeada pelo CNC, sem prejuízo dos actos que carecerem de ratificação na assembleia geral seguinte.

Artigo 27.º**Funcionamento**

1 — O *comité* executivo reúne ordinariamente de três em três meses e sempre que, por motivo justificativo, seja convocada uma reunião extraordinária pelo seu presidente.

2 — As deliberações do *comité* executivo são tomadas por maioria simples, sendo que em caso de empate o presidente detém voto de qualidade.

3 — Cada membro do *comité* executivo tem direito a um voto.

Artigo 28.º**Cessação de funções do *comité* executivo**

O *comité* executivo cessará as suas funções antes do prazo previsto no artigo 14.º, quando a sua actividade for considerada ineficaz ou contrária aos presentes Estatutos, por deliberação de dois terços dos membros da assembleia geral.

Artigo 29.º**Presidente do *comité* executivo**

O presidente do *comité* executivo é responsável pela actividade do CNC e do *comité* executivo.

Artigo 30.º**Competências**

Compete ao presidente do *comité* executivo:

- a) Garantir a representação do CNC;
- b) Organizar e coordenar as actividades do CNC e do *comité* executivo;
- c) Comunicar à entidade coordenadora nacional de faixas horárias as sugestões, os pareceres e recomendações do CNC;
- d) Coordenar as relações com as autoridades competentes;
- e) Praticar todos os demais actos que lhe estão atribuídos por lei ou regulamento.

Artigo 31.º**Vice-presidente**

1 — O vice-presidente do *comité* executivo substitui o presidente na sua ausência, desempenhando as funções que estatutariamente estão atribuídas a este último.

2 — O vice-presidente do *comité* executivo é eleito conjuntamente com o presidente, em assembleia geral.

CAPÍTULO IV***Comités* locais de performance****Artigo 32.º****Finalidade**

Com a finalidade de cumprir os objectivos do CNC, podem ser criados *comités* locais de performance, nos aeroportos coordenados, tendo como sede o próprio aeroporto.

Artigo 33.º**Constituição**

Quaisquer entidades referidas no artigo 8.º dos presentes estatutos podem apresentar ao *comité* executivo, proposta de constituição de um *comité* local de performance devidamente fundamentada, sempre que no aeroporto em causa não exista já um *comité* local de performance.

Artigo 34.º**Estatutos**

Os *comités* locais de performance devem ter estatutos próprios, não podendo ser contrários ou conflitar com os presentes estatutos, nem com os princípios e objectivos do CNC.

Artigo 35.º**Direitos e obrigações dos membros**

Todos os membros dos *comités* locais de performance têm as mesmas obrigações e direitos que os membros do CNC.

Artigo 36.º

Extinção

Os *comités* locais de *performance* são extintos quando a sua actividade for considerada ineficaz ou contrária aos presentes estatutos, por deliberação de dois terços dos membros da assembleia geral.

CAPÍTULO V**Alterações estatutárias**

Artigo 37.º

Propostas dos membros

1 — Os membros interessados em eventuais alterações aos presentes estatutos enviam, por escrito ao presidente da mesa da assembleia geral uma notificação, contendo as propostas de alteração que pretendam.

2 — O presidente da mesa da assembleia geral comunica, com uma antecedência mínima de 15 dias, relativamente à data designada para a assembleia seguinte, aos seus membros as propostas referidas no número anterior, para serem submetidas à apreciação e aprovação.

3 — Qualquer proposta de alteração estatutária deve ser aprovada em assembleia geral por maioria de dois terços dos seus membros.

4 — As propostas de alteração estatutária, aprovadas nos termos do número anterior devem ser submetidas ao INAC, I. P., que por sua vez as remete ao ministro responsável pelo sector da aviação civil.

SUPREMO TRIBUNAL ADMINISTRATIVO**Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo
n.º 2/2008****Processo n.º 78/08**

Acordam, em conferência, na Secção de Contencioso Tributário do Supremo Tribunal Administrativo:

I — *Terminus* — Acabamentos de Peles, L.^{da}, com sede em Guimarães, interpôs recurso para o TAF de Braga das decisões do chefe de finanças de Guimarães 2 que a condenaram no pagamento de várias coimas por não ter apresentado as declarações de IVA relativas a vários meses de 2003, 2004 e 2005, acompanhadas dos respectivos meios de pagamento, infracções previstas e puníveis pelos artigos 26.º e 40.º do CIVA e 114.º do RGIT.

Por sentença da M.^{ma} Juíza do TAF de Braga, foi o recurso julgado parcialmente procedente e a recorrente condenada na coima unitária de € 25 000.

Inconformada com tal decisão, dela vem agora a recorrente interpor recurso para este Tribunal, formulando as seguintes conclusões:

1.ª O douto Tribunal *a quo* violou o disposto nos artigos 25.º do RGIT e 19.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, aplicável ao caso *ex vi* artigo 3.º do RGIT;

2.ª Uma vez que considerou que «a cumulação material concretiza-se na aplicação de uma única coima, correspondente à soma das coimas aplicadas por cada uma das contra-ordenações que integram o concurso»;

3.ª Quando esta se calcula de outra forma, tendo de se considerar o disposto no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, aplicável por força do disposto no artigo 3.º do RGIT;

4.ª A cumulação material opera-se através de um conjunto de operações sequenciais que, passo a passo, visam estabelecer, antes de mais, os limites mínimo e máximo da coima única a aplicar, conforme se explicou supra no parágrafo nono das alegações;

5.ª Aquele limite máximo corresponde, neste caso, ao dobro da coima abstractamente aplicável mais elevada, de entre todas as que foram aplicadas, ou seja, € 46 997,96, e aquele limite mínimo corresponde à coima concreta mais elevada, de entre todas as que foram aplicadas à recorrente pela administração tributária, ou seja, € 4991,19;

6.ª Assim, salvo o devido respeito por opinião diversa, a coima única a aplicar pelo concurso de infracções *sub judice* deve ser fixada entre o valor mínimo de € 4991,19 e o máximo de € 46 461,89;

7.ª E, para a sua determinação, deve ser atendido o disposto no artigo 27.º do RGIT e, ainda, o disposto no artigo 32.º do mesmo diploma legal, em face da matéria de facto provada e do reduzido grau de culpa da recorrente, bem como o facto de esta já ter regularizado integralmente a situação;

8.ª Pelo que, tal como em todas as instâncias anteriores, administração fiscal e o douto Tribunal *a quo*, a coima única concreta a fixar deve ser igual ou muito próxima do limite mínimo da moldura legal, os referidos € 4991,19, não excedendo, em caso algum, um quinto do limite máximo aplicável (€ 46 461,89), ou seja, € 9292,38, assim se fazendo justiça.

O agente do MP junto do TAF de Braga veio dizer que a decisão recorrida não merece, em seu entender, qualquer censura, devendo, por isso, ser confirmada.

O Ex.^{mo} PGA no STA emite parecer no sentido de que o recurso deve ser julgado improcedente.

Colhidos os vistos legais, cumpre decidir.

II — Mostram-se provados os seguintes factos:

1) Foram levantados os seguintes autos de notícias à arguida, imputando-se-lhe, no essencial, a prática de infracção pela não entrega nos cofres do Estado do IVA, em contravenção ao disposto no n.º 1 do artigo 26.º e na alínea a) do n.º 1 do artigo 40.º do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) e punível pelo n.º 2 do artigo 114.º do RGIT, a saber:

Mapa resumo

Número do processo	Data do auto de notícia	IVA não entregue (euros)	Período	Data de pagamento	Coima (euros)	Data da decisão	Notificação da decisão	Data de apresentação do recurso
499/06.01	19-6-2005	23 498,98	3-2005	10-5-2006	4 991,19	2-2-2005	10-2-2006	15-3-2006
1415/06.6	17-6-2006	20 378,49	3-2006	10-5-2006	4 538,29	23-8-2006	1-9-2006	21-9-2006