

Junho, a iniciar, em Lisboa, o funcionamento de um curso de mestrado em Gestão.

2.º A área científica do curso é a de Gestão.

3.º — 1 — O plano de estudo previsto consta do anexo à presente portaria.

2 — O curso tem a duração de quatro semestres, compreendendo a frequência das disciplinas que constam do plano de estudos e a apresentação de uma dissertação original.

4.º — 1 — São admitidos à primeira matrícula no curso os licenciados em Gestão ou os titulares de habilitação legalmente equivalente com classificação igual ou superior a 14 valores.

2 — Excepcionalmente, em casos devidamente justificados, o conselho científico do Instituto poderá admitir à candidatura à matrícula candidatos cujo currículo demonstre uma adequada preparação científica de base, embora na licenciatura referida no n.º 1 tenham classificação inferior a 14 valores.

5.º O número total mínimo de unidades de crédito necessárias à conclusão do curso é de 24.

6.º — 1 — As regras de matrícula e de inscrição, de composição e de funcionamento dos júris de admissão, o regime de precedências, os métodos de avaliação de conhecimentos e o calendário lectivo serão fixados pelos órgãos competentes do Instituto.

2 — Em tudo o que não estiver previsto na presente portaria aplicar-se-ão as normas gerais regulamentadoras dos cursos de mestrado e, subsidiariamente, as normas por que se regem os cursos de licenciatura afins.

3 — O funcionamento do curso fica dependente da existência no Instituto Superior de Gestão de todos os recursos humanos e materiais necessários ao seu regular funcionamento.

Ministério da Educação.

Assinada em 21 de Dezembro de 1994.

Pela Ministra da Educação, *Pedro Lynce de Faria*, Secretário de Estado do Ensino Superior.

#### ANEXO

#### Instituto Superior de Gestão

#### Curso de mestrado em Gestão

	Horas/ semana	Área científica	Unidades de crédito
<b>1.º período</b>			
Comportamento Organizacional .....	4	Gestão Geral .....	2,5
Responsabilidade Social e Ética na Gestão .....	2	Gestão Geral .....	1,5
Estratégia Empresarial .....	2	Gestão Geral .....	1,5
Análise da Competitividade da Empresa .....	4	Economia .....	2,5
<b>2.º período</b>			
A Negociação na Empresa .....	2	Gestão Geral .....	1,5
Complementos de Gestão dos Recursos Humanos .....	2	Gestão dos Recursos Humanos .....	1,5
Complementos de Análise e de Gestão Financeira .....	4	Gestão Financeira .....	2,5
Sistemas de Informação para a Gestão .....	4	Sistemas de Informação .....	2,5
<b>3.º período</b>			
Metodologia de Investigação em Gestão .....	2	Metodologia da Investigação .....	1,5
Finanças Internacionais .....	4	Gestão Internacional .....	2,5
Marketing Internacional .....	4	Gestão Internacional .....	2,5
Problemas da Empresa Portuguesa .....	2	Gestão Geral, Economia e Direito .....	1,5
<i>Total</i> .....			<b>24</b>

### MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

#### Portaria n.º 50/95

de 20 de Janeiro

Por deliberação da Comissão Permanente para a Segurança da Navegação Aérea, alargada aos representantes dos Estados não membros da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea — EUROCONTROL que participam no Sistema de Taxas de Rota, foram aprovadas as condições de aplicação e as condições de pagamento do sistema de taxas de rota, a vigorar a partir de 1 de Janeiro de 1995.

Torna-se, pois, necessário actualizar em conformidade a Portaria n.º 829/88, de 29 de Dezembro, com a redacção dada pelas Portarias n.ºs 85/90 e 310/93, de 2 de Fevereiro e 17 de Março, respectivamente.

Assim, dando execução ao disposto no n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 461/88, de 14 de Dezembro, no sentido de integrar na ordem jurídica portuguesa as decisões tomadas, nos termos do Acordo Multilateral Relativo a Taxas de Rota, pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea — EUROCONTROL no que se refere à adopção de um sistema comum de estabelecimento e cobrança de taxas de rota no espaço aéreo das regiões de infor-

mação de voo sob competência dos Estados contratantes:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o seguinte:

1.º — 1 — Será cobrada uma taxa de rota, prevista no n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 461/88, de 14 de Dezembro, daqui em diante chamada taxa, calculada em conformidade com o disposto nos n.ºs 3.º a 7.º da presente portaria, por cada voo efectuado de acordo com as regras de voo por instrumentos (voo IFR), em conformidade com os procedimentos resultantes da aplicação das normas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional no espaço aéreo das seguintes regiões de informação de voo (RIV):

Região de Informação de Voo de Lisboa;  
Região Superior de Informação de Voo de Lisboa;  
Região de Informação de Voo de Santa Maria.

Além disso, nas regiões de informação de voo supradefinidas poderá ser cobrada uma taxa por cada voo efectuado em conformidade com as regras de voo à vista. Os voos efectuados em parte de acordo com as regras de voo à vista e em parte de acordo com as regras de voo por instrumentos (voos mistos VFR/IFR) nas regiões de informação de voo supradefinidas são submetidos, pela totalidade da distância percorrida nas ditas regiões de informação de voo, à taxa cobrada para os voos IFR.

2 — As regiões referidas no número anterior, incluindo as instalações de que dispõem e, bem assim, os serviços que fornecem, encontram-se descritas no *Manual de Informação Aeronáutica* (AIP Portugal).

2.º A taxa constitui a remuneração dos custos suportados pelo Estado Português a título das instalações e dos serviços de navegação aérea de rota e de operação do sistema postos à disposição dos utentes, bem como dos custos suportados pela EUROCONTROL para a operação do referido sistema.

3.º Para o espaço aéreo das RIV a que se refere o n.º 1 do n.º 1.º, a taxa relativa a cada voo será calculada segundo a fórmula:

$$r = t \times N$$

em que  $r$  é a taxa,  $t$  a taxa unitária e  $N$  o número de unidades de serviço correspondente ao voo. As taxas unitárias podem, se for caso disso, ser fixadas separadamente para os voos VFR e IFR.

4.º Para cada voo, o número de unidades de serviço, designado por  $N$ , conforme o número anterior, será obtido pela aplicação da seguinte fórmula:

$$N = d \times p$$

em que  $d$  é o coeficiente distância correspondente ao espaço aéreo das RIV referidas no n.º 1 do n.º 1.º e  $p$  o coeficiente peso da aeronave envolvida.

5.º — 1 — O coeficiente distância ( $d$ ) é igual ao número que se obtém dividindo por 100 a distância ortodrómica expressa em quilómetros entre:

O aeródromo de partida situado no interior do espaço aéreo das RIV referidas no n.º 1 do n.º 1.º, ou o ponto de entrada nesse espaço; e

O aeródromo do primeiro destino situado no interior desse espaço aéreo, ou o ponto de saída desse espaço;

sendo esses pontos aqueles em que as rotas aéreas interceptam os limites laterais do referido espaço aéreo, tal como figuram no *Manual de Informação Aeronáutica* (AIP Portugal). As rotas são escolhidas com base na rota mais frequentemente utilizada entre dois aeródromos ou, quando não seja possível determiná-la, na rota mais curta.

As rotas mais frequentemente utilizadas são revistas anualmente, a fim de serem tomadas em consideração as modificações eventualmente verificadas na estrutura das rotas e nas condições do tráfego.

2 — A distância a considerar será reduzida de 20 km por cada descolagem ou aterragem efectuada no território nacional.

6.º — 1 — O coeficiente peso ( $p$ ) é igual à raiz quadrada do coeficiente por 50 do peso máximo certificado à descolagem da aeronave, expresso em toneladas métricas, tal como consta do certificado de navegabilidade ou do manual de voo, ou de qualquer outro documento oficial equivalente, como se segue:

$$p = \sqrt{\frac{\text{peso máximo à descolagem}}{50}}$$

2 — Quando o peso máximo certificado à descolagem da aeronave não for conhecido dos organismos responsáveis pela cobrança das taxas, o coeficiente peso é estabelecido com base no peso da versão mais pesada conhecida para esse tipo de aeronave.

3 — Todavia, no caso de o operador haver declarado aos organismos responsáveis pela cobrança das taxas que a frota de que dispõe inclui várias aeronaves correspondentes a versões diferentes de um mesmo tipo, o coeficiente peso para cada aeronave deste tipo utilizada por este operador é determinado com base na média dos pesos máximos à descolagem de todas as suas aeronaves desse tipo. O cálculo deste coeficiente por tipo de aeronave e por operador é efectuado, pelo menos, uma vez por ano.

4 — Para o cálculo da taxa, o coeficiente peso é expresso por um número com duas decimais.

7.º — 1 — A taxa unitária aplicável aos voos efectuados nas RIV definidas no n.º 1 do n.º 1.º é periodicamente fixada nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 461/88, de 14 de Dezembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 118/90, de 6 de Abril, em unidades de conta europeia — ecus.

2 — A taxa unitária referida no número anterior é recalculada mensalmente aplicando a taxa de câmbio média mensal entre o ecu e o escudo português para o mês anterior àquele em que se realizou o voo.

3 — A taxa de câmbio aplicada é a publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* (comunicação e informações), salvo se a moeda nacional em causa não constar desta publicação, caso em que é aplicada, por um lado, a taxa de câmbio entre o ecu e o dólar dos Estados Unidos da América (EUA) e, por outro lado, a taxa de câmbio entre o escudo português e o dólar dos EUA, conforme publicada pelo Fundo Monetário Internacional nas *Estatísticas Financeiras Internacionais*.

8.º — 1 — Independentemente do disposto no n.º 5.º, a taxa devida pelos voos cujo aeródromo de partida ou de primeiro destino se situe numa das zonas enumeradas no anexo 1 (voos transatlânticos) a esta portaria, e que dela faz parte integrante, é calculada por referência às tarifas fixadas em função das distâncias médias ponderadas e das taxas unitárias em vigor.

2 — As distâncias médias ponderadas são calculadas com base em estatísticas de tráfego aéreo estabelecidas pela EUROCONTROL a partir dos dados fornecidos pelos organismos de controlo de tráfego aéreo competentes.

Os pontos de entrada e de saída dos voos transatlânticos são os pontos de intercepção dos limites das RIV sob jurisdição dos Estados contratantes.

3 — As tarifas referidas no n.º 1 correspondem às que são aplicáveis às aeronaves com um peso máximo autorizado à descolagem de 50 t métricas. Para o cálculo da taxa devida, a respectiva tarifa é multiplicada pelo coeficiente peso definido no n.º 1 do n.º 6.º

4 — As disposições deste número não se aplicam aos voos referidos no n.º 1 sempre que os aeródromos de partida ou do primeiro destino não figurem no anexo 1.

9.º — 1 — As tarifas a que se refere o n.º 1 do n.º 8.º são periodicamente fixadas nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 461/88, de 14 de Dezembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 118/90, de 6 de Abril, em unidades de conta europeia — ecus.

2 — As tarifas referidas no n.º 1 anterior estão sujeitas a um ajustamento mensal de acordo com o disposto no n.º 2 do n.º 7.º

10.º As disposições dos números anteriores não se aplicam aos voos das categorias a seguir indicadas:

Voos efectuados por aeronaves militares portuguesas;

Voos efectuados por aeronaves militares estrangeiras de países que, em regime de reciprocidade, isentem de pagamento de taxas de rota as aeronaves militares portuguesas;

Voos de busca e salvamento autorizados por um organismo SAR competente;

Voos efectuados segundo as regras de voo à vista (VFR) na totalidade do percurso em rota, considerando que os voos efectuados parcialmente em conformidade com as regras de voo à vista e parcialmente em conformidade com as regras de voo por instrumentos (voos mistos VFR/IFR) só beneficiam de isenção na parte em que são efectuados exclusivamente em VFR;

Voos que terminem no aeródromo de partida e no decurso dos quais não se tenha verificado nenhuma aterragem (voos circulares);

Voos efectuados exclusivamente para o transporte de soberanos, de chefes de Estado e de governo, bem como de ministros em missão oficial;

Voos efectuados por aeronaves cujo peso máximo à descolagem, indicado no certificado de navegabilidade, ou no manual de voo, ou em qualquer outro documento oficial equivalente, seja inferior a 2 t métricas;

Voos efectuados exclusivamente com a finalidade de verificação ou de ensaio de equipamento utilizado ou destinado a ser utilizado como ajudas à navegação aérea no solo;

Voos de instrução efectuados exclusivamente com o objectivo de obter uma licença ou uma qualificação de pessoal navegante, desde que seja feita uma menção específica no plano de voo. Estes voos não devem ter fins comerciais e devem ser efectuados dentro do espaço aéreo português. Estes voos não devem servir para o transporte de passageiros ou deslocação de aeronave para outro local.

11.º — 1 — O montante da taxa é pago na sede da EUROCONTROL, em Bruxelas, de acordo com as condições de pagamento constantes dos n.ºs 13.º e seguintes.

2 — A moeda de conta utilizada é a unidade de conta europeia — ecu.

12.º Para um voo efectuado por uma aeronave no espaço aéreo da RIV sob competência de vários Estados contratantes, é cobrada uma taxa única,  $R$ , igual à soma das taxas  $r_i$  devidas relativamente ao espaço aéreo das RIV sob a competência de cada Estado contratante.

$$R = \sum_n r_i$$

13.º — 1 — Os montantes facturados pela EUROCONTROL são pagos na sua sede em Bruxelas, sendo, no entanto, considerados como liberatórios os pagamentos efectuados nas contas abertas em nome da EUROCONTROL em estabelecimentos bancários, designados pelos órgãos competentes do sistema nos Estados contratantes ou noutros Estados.

2 — O montante da taxa é devido na data de realização do voo. A data em que o pagamento deve ser efectuado está indicada na factura.

14.º — 1 — Os utentes nacionais podem, no caso de o pagamento ser efectuado em estabelecimento bancário designado em Portugal, pagar em escudos os montantes das taxas que lhes são facturados.

2 — Sempre que for utilizada a faculdade referida no número anterior, a conversão em escudos portugueses dos montantes em ecus é efectuada à taxa de câmbio diária em vigor no dia e local de pagamento para as transacções comerciais.

15.º — 1 — Considera-se data de pagamento a do dia em que o montante da taxa foi creditado em conta pelo estabelecimento bancário designado pela EUROCONTROL.

2 — Os pagamentos por cheque consideram-se efectuados na data da recepção do cheque pela EUROCONTROL, sob reserva de boa cobrança.

16.º — 1 — Os pagamentos devem ser acompanhados de uma indicação das referências, datas e montantes em ecus das facturas regularizadas e notas de crédito deduzidas, sendo a obrigação de indicar os montantes das facturas em ecus válida também para os utentes que usem a faculdade de pagar em escudos portugueses.

2 — Sempre que o pagamento não seja acompanhado das indicações referidas no número anterior, de modo a permitir a sua afectação a uma ou várias facturas específicas, a EUROCONTROL pode afectar o pagamento:

Primeiro, aos juros;

Depois, às facturas mais antigas em dívida.

17.º — 1 — Qualquer reclamação relativa a uma factura deve ser enviada por escrito à EUROCONTROL. A data limite para apresentação das reclamações é indicada na factura.

2 — A data de apresentação das reclamações é a da sua recepção pela EUROCONTROL.

3 — As reclamações, cujo motivo deve ser claramente expresso, devem ser acompanhadas de uma exposição fundamentada e dos documentos justificativos.

4 — O facto de um utente ter apresentado uma reclamação não o autoriza a deduzir na factura o montante contestado, a menos que a EUROCONTROL o tenha autorizado.

5 — No caso de a EUROCONTROL e de um utente serem devedor e credor um do outro, não pode ser efectuado qualquer pagamento compensatório sem acordo prévio da EUROCONTROL.

18.º — 1 — Qualquer factura que não tenha sido regularizada na data do seu vencimento começará a vencer juros de mora à taxa de 9,25% ao ano.

2 — Estes juros são calculados e facturados em ecus.

19.º Sempre que o devedor não tenha efectuado o pagamento dos montantes da taxa de rota em dívida, podem ser desencadeadas medidas tendo em vista a cobrança coerciva.

20.º São revogadas as Portarias n.ºs 829/88, de 29 de Dezembro, 85/90, de 2 de Fevereiro, e 310/93, de 17 de Março.

21.º A presente portaria produz efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1995.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 30 de Dezembro de 1994.

Pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Jorge Manuel Mendes Antas*, Secretário de Estado dos Transportes.

#### ANEXO I

(a que se refere o n.º 8.º)

Aeródromos de partida (ou de primeiro destino) situados	Aeródromos de primeiro destino (ou de partida)
1	2
<p><b>Zona I</b></p> <p>Entre 14ºW. e 110ºW. e a norte de 55ºN., excepto a Islândia.</p>	<p>Frankfurt. Kobenhavn. London. Paris. Prestwick.</p>
<p><b>Zona II</b></p> <p>Entre 40ºW. e 110ºW. e 28ºN. e 55ºN.</p>	<p>Abidjan. Amman. Amsterdam. Athinai. Bale-Mulhouse. Banjul. Barcelona. Belfast. Berlin. Birmingham. Bordeaux. Bristol.</p>

Aeródromos de partida (ou de primeiro destino) situados	Aeródromos de primeiro destino (ou de partida)
1	2
<p>Entre 40ºW. e 110ºW. e 28ºN. e 55ºN.</p>	<p>Bruxelles. Bucuresti. Budapest. Cairo. Cardiff. Casablanca. Dakar. Dublin. Düsseldorf. East Midlands. Frankfurt. Geneva. Glasgow. Hamburg. Helsinki. Istanbul/Atatürk. Jeddah. Johannesburg, Jan Smuts. Kiev. Kobenhavn. Köln-Bonn. Lagos. Las Palmas, Gran Canaria. Leeds and Bradford. Lille. Lisboa. London. Luxembourg. Lyon. Maastricht. Madrid. Malaga. Manchester. Manston. Marseille. Milano. Monrovia. Moskva. München. Nantes. Napoli-Capodichino. Newcastle. Nice. Oostende. Oslo. Paris. Ponta Delgada, Açores. Porto. Praha. Prestwick. Riyadh. Roma. Sal I., Cabo Verde. Santa Maria, Açores. Santiago, Espanha. Shannon. Sofia. Stockholm. Stuttgart. Tel-Aviv. Tenerife. Timisoara/Giarmata. Torino. Toulouse-Blagnac. Warszawa. Wien. Zürich.</p>
<p><b>Zona III</b></p> <p>A oeste de 110ºW. e entre 28ºN. e 55ºN.</p>	<p>Amsterdam. Düsseldorf. Frankfurt. Geneva. Glasgow.</p>

Aeródromos de partida (ou de primeiro destino) situados	Aeródromos de primeiro destino (ou de partida)
1	2
A oeste de 110°W. e entre 28°N. e 55°N.	Kobenhavn. London. Luxembourg. Madrid. Manchester. Milano. München. Paris. Prestwick. Roma. Shannon. Zürich.
<b>Zona IV</b>  A oeste de 40°W. e entre 20°N. e 28°N., incluindo o México.	Amsterdam. Barcelona. Berlin. Bruxelles. Düsseldorf. Frankfurt. Hamburg. Helsinki. Köln-Bonn. Las Palmas, Gran Canaria. Lisboa. London. Madrid. Manchester. Milano. München. Paris. Praha. Roma. Sal I., Cabo Verde. Santa Maria, Açores. Santiago, España. Shannon. Wien. Zürich.
<b>Zona V</b>  A oeste de 40°W. e entre o equador e 20°N.	Amsterdam. Barcelona. Bordeaux. Bruxelles. Düsseldorf. Frankfurt. Glasgow. Hamburg. Helsinki. Köln-Bonn. Las Palmas, Gran Canaria. Lisboa. London. Lyon. Madrid. Manchester. Marseille. Milano. München. Nantes. Paris. Porto. Porto Santo, Madeira. Prestwick. Roma. Santa Maria, Açores. Santiago, España. Shannon. Tenerife. Toulouse-Blagnac. Wien. Zürich.

## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E TURISMO

### Portaria n.º 51/95

de 20 de Janeiro

A alínea *a*) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar n.º 1/95, de 19 de Janeiro, determina que as características e requisitos de conforto e funcionalidade dos casinos a construir pelas concessionárias da exploração dos jogos de fortuna ou azar nos casinos do Barlavento e do Sotavento Algarvios são aprovados por portaria do Ministro do Comércio e Turismo.

Assim, ao abrigo da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto Regulamentar n.º 1/95, de 19 de Janeiro:

Manda o Governo, pelo Ministro do Comércio e Turismo, que sejam aprovados os requisitos e características de conforto e funcionalidade dos casinos do Barlavento e do Sotavento Algarvios, constantes do Programa dos Casinos do Barlavento e do Sotavento Algarvios, anexo à presente portaria, da qual faz parte integrante.

Ministério do Comércio e Turismo.

Assinada em 4 de Janeiro de 1995.

O Ministro do Comércio e Turismo, *Fernando Manuel Barbosa Faria de Oliveira*.

### Anexo à Portaria n.º 51/95, de 20 de Janeiro

#### Programa dos Casinos do Barlavento e do Sotavento Algarvios

1 — Os casinos a construir no Barlavento e no Sotavento Algarvios devem dispor, no mínimo, das seguintes instalações:

- a) Vestíbulo de entrada, onde serão instalados os bengaleiros, as bilheteiras e outros serviços, como o de telefones e de marcações, com capacidade adequada à frequência máxima do edifício;
- b) *Hall*, destinado a permitir a distribuição dos frequentadores pelos diversos sectores de exploração;
- c) Restaurante e respectivas áreas de apoio, nos termos da legislação aplicável, com capacidade para 120 pessoas, dotado de palco que permita a exibição de variedades, em termos que satisfaçam o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 422/89, de 2 de Dezembro;
- d) Sala de jogos tradicionais, com capacidade para nela serem instaladas, pelo menos, as seguintes mesas de jogo:
  - i) Quatro roletas, sendo duas, pelo menos, de tipo francês;
  - ii) Duas de banca francesa;
  - iii) Três de *black-jack/21*;
  - iv) Uma de bacará ponto e banca;
- e) Sala privativa de máquinas automáticas com capacidade para instalação de, pelo menos, 120 máquinas;
- f) Dois gabinetes contíguos para o serviço de inspecção, com a área mínima de 25m<sup>2</sup> cada, e instalações sanitárias privativas, para além de uma dependência para arquivo, com a área mínima de 30m<sup>2</sup>;
- g) Instalações para pessoal, compostas, pelo menos, por uma sala de repouso, sanitários, vestiários e refeitórios;
- h) Parque de estacionamento automóvel, com capacidade adequada ao movimento previsível.

2 — A sala de jogos tradicionais deve dispor, pelo menos, das seguintes instalações complementares e de apoio:

- a) Bar;
- b) Caixas compradora e vendedora de fichas;
- c) Gabinetes para o director do serviço de jogos e o chefe de partida;
- d) Serviço de identificação;