

Mantendo-se, porém, a necessidade de prosseguir na melhoria da competitividade da indústria portuguesa, o adicional será eliminado no que respeita aos fornecimentos de alta e média tensão e nos fornecimentos em baixa tensão a consumidores com potência contratada superior a 19,8 kVA. Por outro lado, a completa regularização do défice em 1994 é compatível com uma redução do adicional no que respeita aos restantes fornecimentos em baixa tensão.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º O adicional de 4% da facturação de electricidade, estabelecido no Decreto-Lei n.º 21/93, de 26 de Janeiro, é eliminado no que respeita aos fornecimentos em alta e média tensão e a fornecimentos em baixa tensão a consumidores com potência contratada superior a 19,8 kVA.

Art. 2.º O adicional de 8% da facturação de electricidade, estabelecido no Decreto-Lei n.º 351/83, de 1 de Agosto, e legislação complementar, será reduzido para 4% em 1994 no que respeita aos fornecimentos em baixa tensão a consumidores com potência contratada inferior ou igual a 19,8 kVA.

Art. 3.º O saldo do ex-Fundo de Apoio Térmico (FAT) no final de 1994 será absorvido pelo «nível de referência» da correcção da hidraulicidade, eliminando-se em definitivo a conta do ex-FAT do balanço da EDP.

Art. 4.º O presente diploma reporta os seus efeitos a 1 de Janeiro de 1994.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 16 de Dezembro de 1993. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Luís Fernando Mira Amaral*.

Promulgado em 6 de Janeiro de 1994.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 11 de Janeiro de 1994.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 21/94

de 26 de Janeiro

Com a crescente liberalização do sector do transporte aéreo a nível europeu, a necessidade de harmonizar regras e procedimentos técnicos reveste-se de especial acuidade.

Os vectores de qualidade, segurança e serviços de nível concorrencial, aliados à livre circulação de pessoas e à liberdade de trabalho, impõem que numa área tão específica como é a do pessoal técnico de voo da aviação civil existam regras claras e uniformes, que possibilitem uma adequada verificação das habilitações do pessoal em questão e permitam a sua aceitação, em termos idênticos, pelos países membros da Comunidade.

Com o presente diploma transpõe-se para a ordem jurídica nacional a Directiva do Conselho n.º 91/670/CEE, de 16 de Dezembro, referente aos processos de aceitação mútua das licenças emitidas pelos Estados membros para o pessoal técnico de voo da aviação civil.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva do Conselho n.º 91/670/CEE, de 16 de Dezembro, e regula o processo de aceitação pelo Estado Português das licenças de pessoal técnico de voo da aviação civil emitidas pelos restantes Estados membros das Comunidades Europeias.

Art. 2.º Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) Licença — qualquer documento válido, emitido por um Estado membro, que autoriza o seu titular a exercer funções a bordo de uma aeronave civil registada num Estado membro, na qualidade de pessoal técnico de voo (esta definição inclui as qualificações associadas ao documento);
- b) Qualificação — menção inserida numa licença ou num outro documento que indique as condições especiais, as prerrogativas ou as limitações que acompanham as licenças;
- c) Aceitação — a declaração expressa feita, nos termos do presente diploma, pelo Estado Português de que uma licença emitida por um Estado membro pode ser utilizada para o exercício de actividade profissional de pessoal técnico de voo de aviação civil em aeronaves inscritas no registo aeronáutico nacional ou em aeronaves registadas noutro Estado, mas operadas por entidades estabelecidas em Portugal;
- d) Pessoal técnico de voo — qualquer pessoa que seja titular de uma licença e que esteja encarregada do exercício de funções essenciais à condução de uma aeronave durante o voo (esta definição abrange os pilotos, os navegadores e os mecânicos de voo).

Art. 3.º A aceitação pelo Estado Português de licença emitida por um Estado membro faz-se pela emissão de licença nacional equivalente à licença de origem.

Art. 4.º A licença a que se refere o artigo anterior tem o prazo de validade da licença de origem.

Art. 5.º Compete à Direcção-Geral da Aviação Civil (DGAC) a emissão das licenças a que se refere o artigo 3.º

Art. 6.º As licenças emitidas por qualquer Estado membro, bem como as condições especiais, as prerrogativas e as limitações a elas associadas, são aceites sempre que a sua emissão se baseie em requisitos equivalentes aos fixados para a emissão das licenças em Portugal.

Art. 7.º — 1 — A avaliação das equivalências das licenças apresentadas para aceitação é feita pela DGAC, por comparação dos requisitos aplicados em cada Estado membro para emissão das licenças e dos requisitos que vigoram em Portugal para as licenças referentes às mesmas funções.

2 — A comparação a que se refere o número anterior tem em conta os elementos constantes do documento a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º da Directiva do Conselho n.º 91/670/CEE, de 11 de Dezembro.

3 — A DGAC pode solicitar à Comissão da Comunidade Europeia um parecer sobre a equivalência de

uma licença que lhe tenha sido apresentada para aceitação, no prazo de três semanas a contar da recepção do pedido.

4 — No prazo de três meses, a DGAC deve notificar o interessado da sua decisão, tenha ou não pedido o parecer referido no número anterior.

5 — Qualquer pessoa que seja titular de uma licença de piloto particular emitida por um Estado membro está autorizada a pilotar aeronaves registadas em Portugal.

Art. 8.º A autorização referida no artigo anterior é limitada ao exercício das prerrogativas do titular de uma licença de piloto particular e das qualificações associadas para as regras de voo visual (VFR) apenas durante o dia e em aeronaves certificadas para operação por um único piloto.

Art. 9.º — 1 — Sempre que da comparação dos requisitos resulte não serem os mesmos tecnicamente equivalentes, a DGAC pode, fundamentadamente, exigir a satisfação do requisito ou a prestação de exames complementares, nos termos e condições da legislação nacional aplicável.

2 — Após o cumprimento do disposto no número anterior pelo requerente da aceitação de licença, a DGAC aceita a licença apresentada.

3 — A exigência de preenchimento do requisito ou de realização de exames complementares deve ser comunicada por escrito à Comissão da Comunidade Europeia, ao Estado membro que emitiu a licença apresentada para aceitação e ao requerente.

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a DGAC, no que se refere às licenças de piloto, aceitará qualquer licença emitida em conformidade com as exigências do anexo I à Convenção de Aviação Civil Internacional, desde que o seu titular tenha satisfeito as exigências previstas no anexo ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante.

Art. 10.º Os nacionais de qualquer Estado membro estão sujeitos às mesmas condições que forem aplicadas aos cidadãos portugueses no que se refere:

a) Ao acesso aos centros de formação públicos ou privados de pessoal técnico de voo;

b) Aos procedimentos relacionados com a obtenção de licenças.

Art. 11.º Sempre que a DGAC emitir uma licença com base numa licença emitida por um país terceiro, tal facto deverá ser objecto de registo na licença.

Art. 12.º — 1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima mínima de 50 000\$ e máxima de 300 000\$, o exercício de funções de pessoal técnico de voo de aviação civil sem licença adequada, emitida pela DGAC nos termos do presente diploma.

2 — As entidades empregadoras que tenham ao seu serviço pessoal técnico de voo sem as adequadas licenças emitidas pela DGAC incorrem em contra-ordenação, punível com coima mínima de 100 000\$ e máxima de 500 000\$ por cada profissional em situação irregular.

3 — Constitui contra-ordenação, punível com coima mínima de 50 000\$ e máxima de 150 000\$, a infracção ao disposto no artigo 8.º

4 — A tentativa e a negligência são puníveis.

Art. 13.º — 1 — O processamento das contra-ordenações previstas neste diploma é da competência da DGAC.

2 — A aplicação das coimas previstas neste diploma é da competência do director-geral da Aviação Civil.

3 — O montante das coimas cobradas reverte em 40% para a DGAC e em 60% para o Estado.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de Novembro de 1993. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Jorge Braga de Macedo* — *Joaquim Martins Ferreira do Amaral*.

Promulgado em 23 de Dezembro de 1993.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 28 de Dezembro de 1993.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

Quadro anexo ao Decreto-Lei n.º 21/94
Procedimento especial de validação

Requisitos especiais de validação					
Função	Licença	Requisitos médicos	Idade	Experiência	Exames de aptidão (*). Verificação de conhecimentos determinados pelo Estado membro de acolhimento, no âmbito do anexo n.º 6 à Convenção de Chicago, em português ou inglês, à escolha do candidato. Exame de voo, incluindo a qualificação de voo por instrumentos (VPI) em aeronaves ou simulador (as modalidades destes exames encontram-se especificadas caso a caso na coluna abaixo).
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1 — Transporte aéreo comercial em aviões certificados FAR 25/JAR 25: a) Piloto-comandante (PIL-COM); b) Co-piloto (COPIL).	a) Licença PLAA; b) Licença PLAA.	a) Certificado médico classe 1 sem restrições; b) Certificado médico classe 1 sem restrições.	a) 21-60; b) 21-60.	a) Mil e quinhentas horas como PIL-COM em aviões FAR 25/JAR 25; b) Mil e quinhentas horas em aviões FAR 25/JAR 25.	a) Exame de voo, incluindo qualificação de voo por instrumentos, em aeronave ou simulador; b) Exame de voo, incluindo qualificação de instrumentos, em aeronave ou simulador.
2 — Transporte aéreo comercial em aviões não certificados FAR 25/JAR 25: a) PIL-COM; b) COPIL.	a) Licença PLA com VPI; b) Licença PLA com VPI.	a) Certificado médico classe 1 sem restrições; b) Certificado médico classe 1 sem restrições.	a) 21-60; b) 21-60.	a) Mil horas como PIL-COM no serviço aéreo comercial após obtenção da qualificação VPI; b) Mil horas no serviço aéreo comercial.	a) Exame de voo, incluindo VPI, em aeronave ou simulador; b) Exame de voo, incluindo VPI, em aeronave ou simulador.
2 — a) Trabalhos aéreos em avião (excluindo instrução de voo); b) COPIL.	a) Licença PCA; b) Licença PCH.	a) Certificado médico classe 1 sem restrições; b) Certificado médico classe 1 sem restrições.	a) 21-60; b) 21-60.	a) Setecentas horas como PIL-COM em aviões convencionais, incluindo duzentas horas no tipo de trabalho aéreo para o qual é solicitada a validação, com cinquenta horas na função desempenhada nos últimos 12 meses; b) Como acima, mas substituindo os aviões por helicópteros.	a) Funções de verificador em voo; b) Funções de verificador em voo.
3 — b) Trabalhos aéreos em helicóptero (excluindo instrução de voo e operações off-shore).					

Requisitos especiais de validação					
Função	Licença	Requisitos médicos	Idade	Experiência	Exames de aptidão (*)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
4 — Transporte aéreo comercial ou operações <i>off-shore</i> em helicóptero:					Verificação de conhecimentos determinados pelo Estado membro de acolhimento, no âmbito do anexo n.º 6 à Convenção de Chicago, em português ou inglês, à escolha do candidato. Exame de voo, incluindo a qualificação de voo por instrumentos (VPI) em aeronaves ou simulador (as modalidades destes exames encontram-se especificadas caso a caso na coluna abaixo).
a) PIL-COM;	a) Licença PLAH (com VPI, se exigido);	a) Certificado médico classe 1 sem restrições;	a) 21-60;	a) Mil e quinhentas horas como PIL-COM em voos relacionados com o tipo de operação para a qual é solicitada a validação; se for exigido VPI, quinhentas horas de experiência de voo após obtenção da qualificação;	a) Exame de voo por instrumentos (em aeronave ou simulador);
b) COPIL.	b) Licença PLH (com VPI, se exigido).	b) Certificado médico classe 1 sem restrições.	b) 21-60.	b) Como acima.	b) Exame de voo por instrumentos (em aeronave ou simulador).

(*) Deverá ser oferecida ao candidato, o mais cedo possível, a possibilidade de se submeter ao controlo e aos exames acima referidos. Entende-se por aviões convencionais os aviões que não os certificados JAR 23 e os ultraleves.