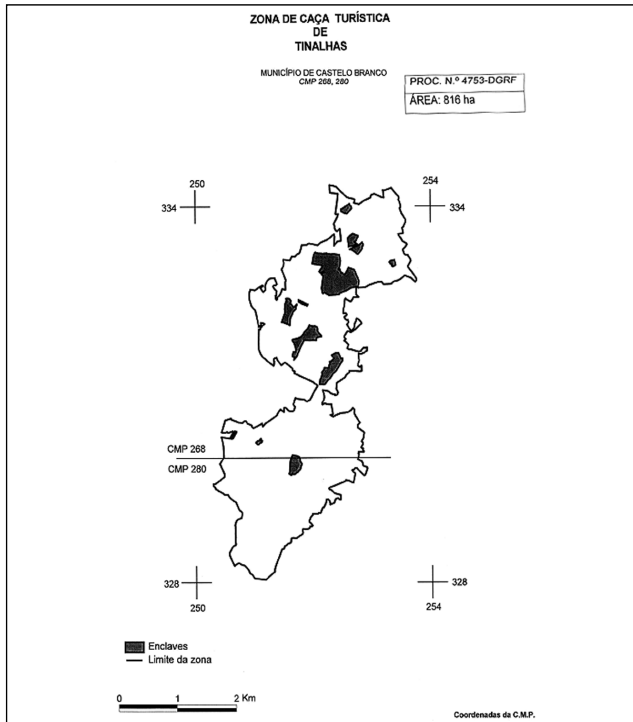


2.º A zona de caça concessionada pela presente portaria produz efeitos relativamente a terceiros com a instalação da respectiva sinalização.

O Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Jaime de Jesus Lopes Silva*, em 21 de Setembro de 2007.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 321/2007

de 27 de Setembro

A Directiva n.º 92/14/CEE, do Conselho, de 2 de Março, relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do anexo n.º 16 da Convenção Relativa à Aviação Civil Internacional, vol. 1, 2.ª parte, capítulo 2, segunda edição (1988), transposta para o ordenamento jurídico interno através do Decreto-Lei n.º 114/93, de 12 de Abril, foi por diversas vezes alterada de forma substancial. Estas alterações constam da Directiva n.º 98/20/CE, do Conselho, de 30 de Março, transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 546/99, de 14 de Dezembro, e da Directiva n.º 99/28/CE, da Comissão, de 21 de Abril.

Sobretudo por uma questão de clareza e racionalidade, entendeu-se ser necessário proceder à codificação destas alterações, o que veio a suceder com a publicação da Directiva n.º 2006/93/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, que agora se transpõe.

Efectivamente, a matéria em causa, e a importância de que se reveste, requerem a aplicação de normas precisas e concretas sobre emissões sonoras, a aviões civis subsónicos a reacção, dadas as consequências significativas que as mesmas assumem na prestação de serviços de transporte aéreo, nomeadamente nos casos em que essas normas limi-

tam a vida útil dos aviões explorados pelas companhias de aviação.

Já anteriormente a Directiva n.º 89/629/CEE, de 4 de Dezembro, relativa à limitação das emissões sonoras dos aviões civis subsónicos a reacção veio limitar a inscrição nos registos da aviação civil dos Estados membros, a aviões que apenas satisfaçam as normas especificadas no vol. 1, 2.ª parte, capítulo 2, do anexo n.º 16 da Convenção Relativa à Aviação Civil Internacional, segunda edição (1988). Essa mesma directiva veio clarificar que a limitação da inscrição que vinha regular constituía apenas uma primeira fase do processo de limitações graduais que se viriam a impor à utilização de aeronaves com estas características.

Actualmente, o crescente problema do congestionamento dos aeroportos comunitários impõe a definição de políticas que permitam assegurar a utilização máxima das infra-estruturas aeroportuárias existentes. Ora, esse objectivo só pode concretizar-se se forem utilizadas aeronaves aceitáveis em termos de ambiente.

Assim sendo, a Comunidade desenvolveu um conjunto de trabalhos em cooperação com outros organismos internacionais, cujas conclusões apontaram no sentido da insuficiência dos limites à inscrição nos registos dos vários Estados membros, impostos pela Directiva n.º 89/629/CEE, de 4 de Dezembro, para garantir a defesa do ambiente. Assim e para que se minimizem todos os prejuízos para o ambiente, para além da manutenção de todas as regras de não inscrição, deveriam ser tomadas outras medidas destinadas a limitar as operações dos aviões que não satisfaçam as normas do capítulo 3 do anexo n.º 16.

Importava, assim, que, num prazo razoável, se criassem regras comuns com esse fim, de modo assegurar uma abordagem harmonizada em toda a Comunidade, complementando as regras já existentes.

A estes factores acresce a recente tendência para se proceder a uma liberalização progressiva do tráfego aéreo europeu.

Foi neste contexto e com base nestes pressupostos, sobretudo tendo subjacente a principal preocupação de redução do ruído dos aviões, atendendo aos factores ambientais e não ignorando a exequibilidade técnica e as consequências económicas das medidas a implementar, que foi publicada a Directiva n.º 2006/93/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, cuja transposição se opera através do presente decreto-lei.

Deste modo, e para além das limitações já impostas ao nível dos registos dos vários Estados membros, importa também regular a exploração de aviões civis subsónicos a reacção inscritos nesses registos e que satisfaçam as normas do capítulo 3 do anexo n.º 16.

Tipificam-se, ainda e em cumprimento da determinação da directiva que ora se transpõe, os ilícitos de mera ordenação social estabelecidos em função dos interesses a tutelar e da censurabilidade específica dos mesmos.

Assim:

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

#### Artigo 1.º

##### Objecto e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/93/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro, relativa à regulação da exploração dos aviões que dependem do anexo

n.º 16 da Convenção Relativa à Aviação Civil Internacional, vol. 1, 2.ª parte, capítulo 3, segunda edição (1988).

2 — O presente decreto-lei aplica-se a aviões com massa máxima na descolagem igual ou superior a 34 000 kg ou cuja configuração do espaço interior máxima certificada para o tipo de avião em causa comporte mais de 19 lugares de passageiros, excluindo qualquer lugar destinado à tripulação.

#### Artigo 2.º

##### Requisitos de exploração de aviões civis subsónicos a reacção

Todos os aviões civis subsónicos a reacção que operem nos aeroportos situados no território português devem satisfazer as normas especificadas no vol. 1, 2.ª parte, capítulo 3, do anexo n.º 16 da Convenção Relativa à Aviação Civil Internacional, segunda edição (1988).

#### Artigo 3.º

##### Derrogações relativas a aviões com interesse histórico

1 — O Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.), pode conceder derrogações ao disposto no artigo anterior relativamente aos aviões que considere revestirem interesse histórico.

2 — As derrogações previstas no número anterior devem ser comunicadas às autoridades competentes dos outros Estados membros e à Comissão.

3 — Das comunicações referidas no número anterior deve constar toda a fundamentação que sustenta a derrogação concedida nos termos do presente artigo.

4 — As derrogações concedidas por outros Estado membros, relativamente a aviões declarados como tendo interesse histórico e inscritos nos registos desses Estados, em conformidade com o disposto no artigo 3.º da Directiva n.º 2006/93/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro são automaticamente reconhecidas pelo INAC, I. P.

#### Artigo 4.º

##### Outras derrogações

1 — O INAC, I. P., pode autorizar, casuisticamente, a utilização temporária, nos aeroportos situados no território português, de aviões que não possam ser operados tendo em conta o disposto no presente decreto-lei.

2 — A autorização prevista no número anterior só pode ser concedida às aeronaves que se encontrem nas seguintes situações:

a) Aos aviões cuja utilização seja de tal modo excepcional, que seria pouco razoável recusar uma utilização temporária;

b) Aos aviões em voos não comerciais, realizados para efeitos de alteração, reparação ou manutenção.

#### Artigo 5.º

##### Regime das derrogações

1 — O disposto no Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro, relativo aos limites impostos às condições de certificação e de operação quanto à produção de ruído na fonte não prejudica as derrogações concedidas ao abrigo do presente decreto-lei.

2 — Às derrogações concedidas ao abrigo do presente decreto-lei não se aplica o disposto no n.º 4 do artigo 20.º do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro.

3 — No âmbito das derrogações previstas no presente decreto-lei, o INAC pode estabelecer restrições, designadamente quanto a condições operacionais e limitações horárias, sem prejuízo das restrições estabelecidas na legislação aplicável.

#### Artigo 6.º

##### Contra-ordenações

Para efeitos do disposto no Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constitui contra-ordenação aeronáutica civil muito grave:

a) A exploração de aeronaves em violação do disposto no artigo 2.º do presente decreto-lei;

b) A exploração de aeronaves em violação das restrições impostas ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 5.º no âmbito das derrogações concedidas nos termos do presente decreto-lei.

#### Artigo 7.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.

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

3 — As entidades gestoras aeroportuárias devem comunicar ao INAC, I. P., todos os factos de que tenham conhecimento, cuja verificação consubstancie a violação do disposto no presente decreto-lei.

#### Artigo 8.º

##### Sanções acessórias

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

#### Artigo 9.º

##### Norma revogatória

São revogados os Decretos-Leis n.ºs 114/93, de 12 de Abril, e 546/99, de 14 de Dezembro, e a Portaria n.º 512/95, de 29 de Maio.

#### Artigo 10.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 12 de Julho de 2007. — *Luis Filipe Marques Amado* — *João José Amaral Tomaz* — *José Manuel Vieira Conde Rodrigues* — *Francisco Carlos da Graça Nunes Correia* — *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*.

Promulgado em 17 de Setembro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 18 de Setembro de 2007.

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