

Decreto-Lei n.º 27/91/M**de 22 de Abril**

O desenvolvimento do projecto do Aeroporto Internacional de Macau e a recente criação duma Autoridade de Aviação Civil conduzirá, num futuro próximo, à existência dum conjunto de normas reguladoras de todas as actividades conectadas com a navegação aérea e a aviação civil.

Entretanto o crescente interesse que se vem manifestando em Macau pelas actividades desportivas no âmbito das aeronaves ultraleves torna aconselhável que, numa perspectiva de preocupação pelos aspectos de segurança, se regulamentem, desde já, todas as condições de exercício e prática de navegação aérea neste tipo de aeronaves.

Nestes termos;

Ouvido o Conselho Consultivo;

O Encarregado do Governo decreta, nos termos do n.º 1 do artigo 13.º do Estatuto Orgânico de Macau, para valer como lei no território de Macau, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o Regulamento das Aeronaves Ultraleves, anexo a este decreto-lei e que dele faz parte integrante.

Art. 2.º Às aeronaves ultraleves não são aplicáveis as disposições previstas no Decreto n.º 20 062, de 15 de Outubro de 1930, mandado aplicar a Macau pela Portaria n.º 7 967, de 13 de Abril de 1935.

Aprovado em 13 de Abril de 1991.

Publique-se.

O Encarregado do Governo, *Francisco Luís Murteira Nabo*.

**REGULAMENTO
DAS AERONAVES ULTRALEVES**

1. Normas gerais

1.1. Conceito de aeronave ultraleve:

1.1.1. Para efeitos do presente diploma, entende-se por aeronave ultraleve, ou simplesmente ultraleve, um aeródino com ou sem motor que possa transportar até um máximo de duas pessoas, cuja área alar seja igual ou superior a 10 m² e que:

a) Tratando-se de aeronave sem motor, tenha um peso em vazio não superior a 100 kg e uma carga alar não superior a 10 kg/m²;

b) Tratando-se de aeronave com motor, tenha um peso em vazio não superior a 200 kg e uma carga alar máxima de 20 kg/m².

1.1.2. As aeronaves, referidas nas alíneas a) e b) do parágrafo anterior acima, serão doravante também designadas pelos acrónimos UL e ULM, respectivamente.

1.2. Condições gerais de utilização:

1.2.1. Os ultraleves apenas podem ser tripulados por titulares de licença de pilotagem adequada e válida.

1.2.2. Os ultraleves abrangidos pelo presente regulamento estão sujeitos a registo em cadastro apropriado na Autoridade de Aviação Civil de Macau.

1.3. Responsabilidade por danos a terceiros:

1.3.1. O proprietário e o piloto de um ultraleve são solidariamente responsáveis, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros pela aeronave, salvo se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

1.3.2. A responsabilidade estabelecida no número anterior tem por limite mínimo um milhão de patacas.

1.4. Obrigatoriedade de seguro:

1.4.1. Os proprietários e os pilotos de ultraleves são obrigados a celebrar um contrato de seguro que garanta a responsabilidade civil pelos danos, previstos no parágrafo 1.3.1, com o limite estabelecido no 1.3.2 do presente regulamento.

1.4.2. A cópia do contrato de seguro deverá ser exibida sempre que solicitada pelas entidades fiscalizadoras.

1.5. Documentos obrigatórios:

1.5.1. O piloto deverá fazer-se acompanhar sempre da sua licença, certificado médico e do certificado de voo do ultraleve para qualquer operação com este, e está obrigado a exhibir esses documentos sempre que para tal solicitado por agente de qualquer das entidades fiscalizadoras referidas no parágrafo 5.2 do presente regulamento.

1.5.2. É obrigatório o registo em impressos apropriados, após cada operação com uma aeronave ultraleve motorizada (ULM):

- a) Dos tempos de voo da aeronave;
- b) Dos tempos de voo dos pilotos;
- c) Dos tempos de funcionamento do motor.

1.5.3. Os pilotos de aeronaves ultraleves sem motor (UL), averbarão em impresso apropriado o número de voos que efectuam, a respectiva data e local.

1.5.4. A Autoridade de Aviação Civil de Macau autenticará os impressos referidos nos parágrafos 1.5.2 e 1.5.3 acima, os quais serão escriturados a tinta, sendo proibidas as rasuras e emendas, bem como a substituição de folhas que serão todas numeradas e rubricadas.

1.5.5. Os impressos referidos nos parágrafos 1.5.2 e 1.5.3 serão, para todos os efeitos, considerados como documentos oficiais, devendo ser conservados durante o prazo de dois anos a contar da data do último averbamento.

1.5.6. O documento referido na alínea b) do parágrafo 1.5.2 é da responsabilidade do piloto e assumirá a forma de uma caderneta de voo, na qual será registado, após cada voo:

- a) A data;
- b) A duração total do voo e o número de aterragens;
- c) Locais de partida e chegada;
- d) O tipo (marca e modelo) da aeronave;
- e) As funções a bordo;
- f) A natureza do voo;
- g) A assinatura do piloto.

2. Normas relativas às aeronaves

2.1. Tipos e requisitos técnicos das aeronaves:

2.1.1. Versões autorizadas

Os ultraleves, com e sem motor de propulsão (ULM e UL), podem ser apresentados nas seguintes versões:

- 1) Quanto ao seu controlo em voo:
 - a) Por deslocação do centro de gravidade;
 - b) Por efeito aerodinâmico sobre superfícies móveis.
- 2) Quanto à fonte de energia para descolagem e voo:
 - a) Por corrida do piloto e energia potencial;
 - b) Por propulsão auxiliar externa e energia potencial;
 - c) Por motor próprio.

3) Quanto à estrutura alar, incluindo as superfícies de comando:

- a) Flexível;
- b) Semi-rígida;
- c) Rígida.

2.2. Características de voo:

2.2.1. Os UL e ULM devem ter características comprovadas de voo que permitam satisfazer, com segurança, as finalidades do seu uso, sem exigências de especial aptidão e proficiência da pilotagem.

1) Os UL devem:

- a) Ter uma velocidade de perda (Vsl) não superior a 45 km por hora;
- b) Poder executar voo planado e voltas até 45 graus sexagesimais de inclinação.

2) Os ULM devem:

- a) Ter uma velocidade de perda (Vsl) não superior a 60 km por hora;
- b) Ter uma razão de subida igual ou superior a 1 m por segundo;
- c) Poder executar voo planado e aterrar sem risco excessivo, com o motor parado;
- d) Poder executar voltas até 60 graus sexagesimais de inclinação.

2.3. Equipamento e instrumentação mínimos:

2.3.1. Os ULM devem ser equipados com:

- a) Um velocímetro;
- b) Uma bússola magnética;
- c) Um altímetro;
- d) Um conta-rotações e, se necessário, outros instrumentos de controlo do funcionamento do motor;
- e) Indicador, ou sistema de indicação, do nível de combustível;
- f) Cintos de segurança ventrais e de ombros, quando providos de assentos para os seus ocupantes, ou dispositivo de fixação de segurança constituído por arnez apropriado para cada ocupante;
- g) Pára-quedas de recuperação para ultraleves ou, quando operados acima de 300 m de altura, pára-quedas ventral para cada ocupante;

h) Um emissor receptor funcionando na banda VHF do serviço móvel aeronáutico sempre que operem no interior do espaço aéreo controlado, zonas restritas ou zonas de tráfego do aeródromo.

2.3.2. Quando os ULM operam no interior do espaço aéreo controlado, zonas restritas ou zonas de tráfego de aeródromo, deverá o altímetro a que se refere a alínea c) do parágrafo 2.3.1 ter a escala graduada em pés e acerto altimétrico em hectopascal (HPa).

2.4. Requisitos de projecto e construção:

2.4.1. Os UL e ULM deverão no seu projecto e construção respeitar os limites constantes do parágrafo 1.1.1 do presente regulamento.

2.4.2. Os UL deverão respeitar os seguintes factores de:

- a) Carga de segurança não inferior a (+1,5) e (-1); e
- b) Carga limite não inferior a (+3) e (-1,5).

2.4.3. Os ULM deverão respeitar os seguintes factores de:

- a) Carga de segurança não inferior a (+1,5) e (-1,5); e
- b) Carga limite não inferior a (+4) e (-2).

2.4.4. Os materiais utilizados na construção dos UL e ULM, cuja falha possa fazer perigar a integridade da aeronave ou da sua segurança de voo, devem apresentar características correspondentes seja às exigências de resistência mecânica e duração determinadas por via experimental e/ou ensaios de simulação, seja às impostas pelo projecto aprovado.

2.4.5. O projecto e a construção dos UL e ULM obedecerão a critérios, especificações e processos construtivos que permitam assegurar as características de voo e a resistência, duração e manutenção da estrutura sob condições normais de utilização da aeronave, designadamente:

a) Os processos de fabricação que impliquem a execução de controlos rigorosos de qualidade, como colagens, soldaduras, tratamentos térmicos, bem como o emprego de materiais plásticos e compósitos, serão sempre objecto de especificações bem definidas e tecnicamente aceitáveis;

b) A aplicação eventual de processos de fabricação não convencionais obrigará sempre a comprovação da qualidade do produto, mediante ensaios apropriados;

c) Os elementos de estrutura, suas ligações ou articulações, bem como os cabos, guinhóis, charneiras, terminais, esticadores, roldanas e outros componentes, deverão estar dimensionados para as solicitações correspondentes aos factores de carga aplicáveis;

d) Todos os elementos da estrutura e componentes utilizados na construção deverão ser apropriadamente protegidos contra os efeitos da corrosão e do excessivo desgaste em serviço, bem como apresentar condições de ventilação e drenagem satisfatórias;

e) A montagem e desmontagem da estrutura e seus componentes deverão obedecer a critérios de simplicidade e ser conduzidas segundo instruções escritas do construtor de modo tal que, mesmo se executadas por pessoas não especializadas, a probabilidade de ocorrência de erro, danificação ou deformação permanente seja praticamente nula;

f) A construção deverá assegurar os meios e condições apropriados para fácil inspeção da estrutura primária de resistência e dos seus sistemas, bem como para cuidada observação, reparação e substituição de qualquer componente que exija manutenção, ajustamento, correcção, lubrificação e limpeza periódicos.

2.5. Certificado de voo, registo e matrícula:

2.5.1. Os UL e ULM são obrigatoriamente matriculados pelos respectivos proprietários na Autoridade de Aviação Civil de Macau.

2.5.2. Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, os proprietários deverão fazer prova de que as aeronaves reúnem os requisitos técnicos e administrativos indispensáveis.

2.5.3. A Autoridade de Aviação Civil de Macau emitirá um certificado de voo comprovativo de que as obrigações estabelecidas nos parágrafos 2.5.1 e 2.5.2 foram cumpridas.

2.5.4. A mudança do proprietário implica o pedido da emissão de novo certificado de voo no prazo de 10 dias úteis.

2.5.5. Os UL e ULM não poderão ser utilizados em voo sem que, previamente e para cada um, haja sido emitido pela Autoridade de Aviação Civil de Macau o certificado de voo a que se refere o parágrafo anterior.

2.5.6. A emissão do certificado de voo implica a realização prévia e cumulativa das seguintes operações:

a) Demonstração, por via documental, experimental ou ambas, de que a aeronave e os respectivos equipamentos satisfazem as condições regulamentares de segurança, duração e manutenção e aquela apresenta características de voo satisfatórias;

b) Inscrição da aeronave no registo apropriado da Autoridade de Aviação Civil de Macau;

c) Afixação ou pintura da matrícula atribuída no acto de inscrição em superfícies do revestimento da aeronave, de modo que seja perfeitamente visível em voo por qualquer observador no solo ou a bordo de outra aeronave;

d) Fixação, em elemento visível da estrutura, de uma placa de material incombustível contendo gravadas a matrícula da aeronave e a identificação e morada do seu proprietário.

2.5.7. O requisito da alínea a) do parágrafo anterior poderá ser satisfeito com a apresentação dos documentos referidos nas alíneas c) e d) do parágrafo seguinte.

2.5.8. O registo da aeronave e subsequente atribuição da matrícula respectiva são executados mediante a entrega na Autoridade de Aviação Civil de Macau de:

a) Pedido de inscrição, acompanhado de título válido de propriedade;

b) Prova documental do prévio cumprimento das obrigações aduaneiras e fiscais, quando a aeronave seja importada;

c) Documentação descritiva das características técnicas e de voo;

d) Declaração do proprietário antecedente, nos casos da aeronave já usada, atestando que ela foi operada e mantida em conformidade com os requisitos regulamentares e as instruções

específicas do construtor e reúne ainda as necessárias condições de segurança.

2.5.9. Na falta, ou em caso de não aceitação, total ou parcial, da documentação referida nas alíneas c) e d) do parágrafo anterior, deverá ser feita a demonstração experimental prevista na alínea a) do parágrafo 2.5.6.

2.5.10. A demonstração experimental prevista na alínea a) do parágrafo 2.5.6, constará de provas de resistência estrutural e ensaios de voo determinados pela Autoridade de Aviação Civil de Macau, sendo os correspondentes encargos de conta do requerente.

2.5.11. A validade do certificado de voo cessa logo que, por ocorrência accidental, insuficiência de apropriada manutenção ou outra causa, qualquer dos requisitos técnicos exigíveis nos termos do presente regulamento deixe de se verificar.

2.5.12. O certificado de voo é cancelado nos casos:

a) De destruição da aeronave;

b) De exportação definitiva da aeronave.

2.5.13. As situações previstas nos parágrafos 2.5.11 e 2.5.12 serão obrigatoriamente comunicadas à Autoridade de Aviação Civil de Macau no prazo máximo de cinco dias úteis, sem prejuízo das disposições em vigor relativas à participação de acidentes e incidentes técnicos de operação.

3. Normas relativas aos pilotos

3.1. Formação de pilotos:

3.1.1. Competirá à Autoridade de Aviação Civil de Macau:

a) Aprovar os cursos e/ou programas de instrução de candidatos a pilotos de ultraleves;

b) Autorizar os aeroclubes e associações aeronáuticas e ministrar cursos de instrução de candidatos a pilotos de ultraleves.

3.1.2. Os aeroclubes e outras associações aeronáuticas, devidamente autorizados pela Autoridade de Aviação Civil de Macau, a ministrar cursos de instrução a candidatos a pilotos de ultraleves, poderão submeter à aprovação da mesma entidade programas próprios de instrução.

3.1.3. Os candidatos à licença de pilotagem de ultraleves serão submetidos a instrução técnica e prática adequada, ministrada pelas entidades referidas nos parágrafos 3.1.1 e 3.1.2 e de acordo com os programas aprovados pela Autoridade de Aviação Civil de Macau.

3.1.4. São condições de admissão à aprendizagem a idade mínima de 16 anos e a escolaridade obrigatória ou um nível de escolaridade tido por adequado, tendo em conta a natureza das funções a desempenhar sabendo, designadamente, ler, escrever e efectuar operações aritméticas elementares.

3.1.5. A instrução de voo dos candidatos à licença de pilotagem será sempre ministrada por instrutor de voo ou instrutor assistente.

3.2. Classificação das aeronaves ultraleves:

3.2.1. Para efeitos de aplicação das normas de licenciamento de pilotos constantes do presente regulamento, as aeronaves ultraleves serão classificadas segundo a categoria, a classe e o tipo.

3.2.2. Por categoria, entende-se um conjunto de aeronaves ultraleves com características básicas comuns, sendo de considerar as seguintes categorias:

- a) Ultraleves sem motor (UL);
- b) Ultraleves com motor (ULM) — terrestres;
- c) Ultraleves com motor (ULM) — com flutuadores.

3.2.3. Por classe, entender-se-á um conjunto de aeronaves ultraleves que apresentam um sistema de controlo em voo idêntico, sendo de considerar as seguintes classes:

- a) Com controlo por deslocação do centro de gravidade; e
- b) Com controlo por efeito aerodinâmico sobre superfícies móveis.

3.2.4. Por tipo, entender-se-á um conjunto de aeronaves ultraleves com o mesmo projecto básico, incluindo todas as modificações, excepto quando tais modificações acarretarem uma alteração das características de voo ou manobra.

3.3. Requisitos para a emissão de licenças:

3.3.1. A licença de pilotagem de ultraleves será concedida ao candidato que satisfazendo as condições de idade e escolaridade prescritas no parágrafo 3.1.4, demonstre:

- a) Possuir a aptidão física e mental considerada necessária;
- b) Possuir os conhecimentos teóricos considerados adequados, incluindo o conhecimento das regras do ar (Anexo II à Convenção sobre Aviação Civil Internacional);
- c) Reunir a proficiência e a competência requeridas para a condução segura da aeronave que pretendam pilotar.

3.3.2. Os candidatos à emissão de uma licença de pilotagem de ultraleves (UL e ULM) deverão apresentar na Autoridade de Aviação Civil de Macau, requerimento para o efeito acompanhado de:

- a) Documento comprovativo de identidade;
- b) Autorização escrita e autenticada de quem exerça o poder paternal, ou a tutela legal, se for menor de 18 anos;
- c) Documento comprovativo do nível de escolaridade;
- d) Certificado passado por médico, centro médico, ou junta médica, reconhecidos para o efeito, comprovativo de que possui a aptidão física e mental para a prática do voo, conforme os padrões do certificado médico de classe 2, nos termos do capítulo VI do Anexo I à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- e) Documento comprovativo de ter seguido, com assiduidade e aproveitamento satisfatórios, um curso de instrução aprovado pela Autoridade de Aviação Civil de Macau;
- f) Declaração de aptidão subscrita por um piloto titular de uma autorização de instrutor de voo.

3.3.3. Os candidatos prestarão perante a Autoridade de Aviação Civil de Macau ou examinador por esta designado:

- a) Prova escrita sobre matérias do programa do curso de instrução que seguiu e de acordo com os programas de exame aprovados, sempre que a Autoridade de Aviação Civil de Macau o julgue necessário;

b) Prova prática de voo, em todos os casos, com vista a demonstrar a proficiência e a competência necessárias à condução segura do ultraleve que pretende pilotar.

3.3.4. Serão dispensados de provas escritas os candidatos que sejam titulares de uma licença de piloto de avião, de planador ou de helicóptero emitida nos termos do Anexo I à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

3.3.5. A experiência de voo mínima requerida para a concessão de licenças de pilotos de ultraleves nunca será inferior a:

- a) 15 horas, das quais um mínimo de 6 em voo a solo, no caso de pretender uma licença de ULM;
- b) 30 voos, dos quais um mínimo de 10 em voo a solo no caso de pretender uma licença de UL.

3.3.6. A experiência mínima requerida nos termos do parágrafo anterior, poderá ser reduzida numa percentagem nunca superior a 40%, no caso de os candidatos serem titulares de uma das licenças aeronáuticas referidas no parágrafo 3.3.4 em curso de validade, devendo o grau de redução ser estabelecido, caso por caso, considerados os seguintes factores:

- a) Categorias das aeronaves que se encontra habilitado a pilotar;
- b) Experiência de voo total e recente nas categorias de aeronaves que se encontra habilitado a pilotar.

3.3.7. Aos candidatos que se encontram nas condições referidas no parágrafo anterior será dispensada a apresentação dos documentos referidos nas alíneas b), c), d) e e) do parágrafo 3.3.2, acima.

3.3.8. As licenças de pilotagem de ultraleves a emitir deverão conter necessariamente as seguintes indicações:

- a) Funções que o titular está habilitado a exercer (piloto ou aluno-piloto);
- b) Categorias das aeronaves UL para as quais é válida (UL; ULM — terrestre; ULM — com flutuadores);
- c) Classes ou tipos autorizados;
- d) As autorizações relativas ao piloto, que a seguir se discriminam:
 - (i) Autorização de instrutor de voo;
 - (ii) Autorização de instrutor de voo assistente;
 - (iii) Autorização para operar estações rádio de aeronave;
 - (iv) Autorização para transportar passageiros;
 - (v) Autorização para trabalho aéreo.

e) Quaisquer restrições especiais referentes ao exercício dos privilégios da licença ou das autorizações nela averbadas.

3.3.9. As licenças de piloto de UL ou ULM desde que não suspensas ou canceladas por motivos disciplinares consoante o previsto no parágrafo 5.6 do presente regulamento, serão indefinidamente válidas.

3.3.10. Os privilégios inerentes às licenças referidas no parágrafo anterior apenas poderão ser exercidos quando o seu titular esteja de posse de certificado médico de classe 2 válido, emitido nos termos referidos na alínea d) do parágrafo 3.3.2.

3.3.11. O período de validade dos certificados médicos não poderá exceder 24 meses, mas cessará a todo o tempo sempre que ocorra uma qualquer diminuição das condições físicas ou mentais do seu titular, que iniba, ou seja considerada incompatível com o voo.

3.3.12. O titular de uma licença de pilotagem de ultraleves emitida por entidades aeronáuticas estrangeiras apenas poderá exercer os privilégios inerentes à mesma em aeronaves UL ou ULM registadas em Macau, desde que aquela seja validada pela Autoridade de Aviação Civil de Macau.

3.3.13. Exceptuam-se da obrigação expressa no parágrafo antecedente, as licenças de ultraleves emitidas por Portugal ou pela República Popular da China.

3.3.14. Autorização relativa aos pilotos

3.3.14.1. Autorização de instrutor de voo

3.3.14.1.1. Apenas poderá exercer as funções de instrutor de voo em aeronaves ultraleves sem motor, o titular de uma licença de piloto de UL que possua uma experiência mínima de 300 voos em aeronave da mesma categoria e classe.

3.3.14.1.2. Poderá ser averbada na licença de um piloto de ULM, a autorização de instrutor de voo desde que aquele satisfaça cumulativamente às seguintes condições:

a) Seja titular de uma autorização de instrutor de voo assistente e possua uma experiência de voo em ULM da mesma categoria e classe não inferior a 150 horas, dos quais um mínimo de 75, ministrando instrução de voo sob supervisão de um instrutor de voo de ULM;

b) Apresente uma declaração de aptidão subscrita por um instrutor de voo de ULM, atestando que possui a proficiência requerida para o exercício das funções de instrutor de voo de ULM.

3.3.14.1.3. Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, o requisito de experiência referido na sua alínea a) será dispensado quando o piloto de ULM:

a) Seja titular de uma licença válida de piloto comercial de aviões ou helicópteros (ou grau superior) emitida nos termos do Anexo I à Convenção sobre Aviação Civil Internacional; e

b) Tenha averbada na sua licença a autorização para transportar passageiros, prevista no parágrafo 3.3.8; e

c) Satisfaça ao requisito expresso na alínea b) do parágrafo 3.3.14.2.1.

3.3.14.1.4. Os privilégios de autorização de instrutor de voo incluem:

a) Ministrando instrução de voo, até aos limites dos privilégios da sua licença e das autorizações na mesma averbadas;

b) A faculdade de autorizar alunos pilotos a efectuar o seu primeiro voo a solo e supervisionar os voos a solo;

c) A emissão de declarações de aptidão.

3.3.14.2. Autorização de instrutor de voo assistente

3.3.14.2.1. Poderá ser averbada na licença de um piloto de ULM, a autorização de instrutor de voo assistente, desde que aquele satisfaça cumulativamente as seguintes condições:

a) Tenha acumulado uma experiência de voo em ULM da mesma categoria e classe não inferior a 50 horas;

b) Possua um mínimo de 10 horas em instrução em aeronave ULM bilugar, ocupando o lugar normalmente reservado ao instrutor de voo;

c) Tenha averbada na sua licença a «Autorização para transportar passageiros» referida no parágrafo 3.3.8, acima;

d) Apresente uma «Declaração de aptidão», subscrita por um instrutor de voo de ULM, atestando que possui a proficiência requerida ao exercício das funções de instrutor de voo assistente.

3.3.14.2.2. Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, o requisito de experiência estabelecido na sua alínea a) será dispensado quando o piloto seja titular de uma licença válida de piloto de planador ou de piloto particular de aviões ou helicópteros (ou grau superior), emitida nos termos do Anexo I à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

3.3.14.2.3. A autorização de instrutor de voo assistente, habilita o seu titular a, sob a supervisão de um instrutor de voo de ULM, ministrar instrução de voo até aos limites dos privilégios da sua licença e das autorizações na mesma averbadas, com exclusão da faculdade de autorizar ou supervisionar voos a solo.

3.3.14.3. Autorização para operar estações rádio de aeronave

Se um candidato demonstrar possuir conhecimentos apropriados à obtenção de um Certificado Restrito de Radiotelefonista de Voo conforme o especificado no Regulamento Geral das Radiocomunicações, anexo à Convenção Internacional das Telecomunicações, e se corresponder às condições exigidas para a manipulação de equipamento radiotelefónico de bordo, a Autoridade de Aviação Civil de Macau averbará na sua licença de ULM a correspondente autorização para operar estações rádio de aeronave.

3.3.14.4. Autorização para transportar passageiros

3.3.14.4.1. Será averbada uma autorização para transportar passageiros ao titular de uma licença de piloto de UL/ULM que demonstre ter acumulado uma experiência como piloto de ultraleve da mesma categoria e classe:

a) Não inferior a 50 voos, se se tratar de piloto de UL sem motor;

b) Não inferior a 30 horas, se se tratar de piloto de UL com motor.

3.3.14.4.2. A autorização para transportar passageiros autoriza o seu titular a transportar passageiros, sem qualquer remuneração, em aeronave não afecta a voos remunerados.

3.3.14.4.3. Os privilégios estabelecidos no parágrafo anterior só poderão ser exercidos se:

a) Tratando-se de piloto de UL o seu titular tiver efectuado um mínimo de 6 voos nos últimos seis meses;

b) Tratando-se de piloto de ULM, o seu titular:

(i) Tenha acumulado uma experiência mínima de 15 horas de piloto em voo a solo nesse tipo e modelo de ultraleve; e

(ii) Tenha efectuado, pelo menos, uma hora de voo e 6 aterragens, nos últimos seis meses, no tipo e modelo de ultraleve.

3.3.14.5. Autorização para trabalho aéreo

3.3.14.5.1. Poderá ser concedida uma autorização para trabalho aéreo ao titular de uma licença de ULM que:

a) Demonstre possuir uma experiência não inferior a 150 horas de voo em aeronave da mesma categoria e classe;

b) Apresente uma «Declaração de Aptidão», passada por um instrutor de voo de ULM, atestando que possui a proficiência requerida para o exercício de funções de piloto de ULM em trabalho aéreo;

c) Seja titular de certificado passado por médico, centro médico ou junta médica, reconhecidos para o efeito, comprovativo de que possui a aptidão física e mental para a prática do voo, conforme os padrões do certificado médico de classe 1, nos termos do capítulo VI do Anexo 1 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

3.3.14.5.2. A autorização para trabalho aéreo permite que o seu titular exerça contra remuneração, funções de piloto em aeronave ULM afecta a voos remunerados, incluindo o transporte de passageiros em voos turísticos.

3.3.14.5.3. Os privilégios estabelecidos no parágrafo anterior, apenas poderão ser exercidos se o piloto:

a) Possuir uma experiência de 30 horas em voo a solo nesse tipo e modelo de ultraleve; e

b) Tiver efectuado um mínimo de 6 horas de voo e 12 aterragens, nos últimos seis meses, nesse tipo e modelo de ultraleve.

3.3.15. Averbamento de autorizações de classe e/ou tipo

3.3.15.1. Uma determinada classe ou tipo poderá ser averbada na licença de um piloto de ULM, desde que este comprove haver efectuado um mínimo de 6 horas de instrução de voo em aeronave de classe ou do tipo em questão, das quais:

a) Um mínimo de 2 horas de instrução em duplo comando; e

b) Um mínimo de 2 horas em voo a solo.

3.3.15.2. Um piloto de ULM apenas manterá os privilégios inerentes às autorizações relativas às classes e tipos que tenha averbados na sua licença, desde que haja efectuado um mínimo de uma hora de voo e 6 aterragens em aeronave da classe ou tipo em causa, nos seis meses anteriores à renovação.

4. Normas relativas à operação de ultraleves

4.1. Aplicação das regras do ar:

Excepto naquilo que seja expressamente estabelecido em contrário neste regulamento, a operação de UL e ULM deverá reger-se pelo disposto na parte aplicável das Regras do Ar (Anexo 2 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional).

4.2. Protecção de pessoas e bens:

4.2.1. Operação negligente ou imprudente

Um ultraleve não poderá ser operado de maneira negligente ou imprudente por forma a colocar em perigo a vida ou os bens de terceiros.

4.2.2. Operação sobre áreas congestionadas

Um ultraleve não poderá ser operado sobre áreas congestionadas de aglomerados populacionais e assembleias de pessoas ao ar livre.

4.2.3. Operação sob os efeitos de drogas e bebidas alcoólicas

Ninguém deverá pilotar um ultraleve sob o efeito de drogas ou bebidas alcoólicas ou diminuídos por qualquer afecção física ou psíquica limitativa da segurança de voo.

4.2.4. Voo acrobático

Salvo autorização excepcional, emitida caso por caso, e apenas quando o manual de voo da aeronave expressamente o permita, é interdita aos ultraleves a execução de quaisquer figuras acrobáticas.

4.2.5. Lançamento de materiais

Nada deverá ser lançado de uma aeronave ultraleve em voo, excepto em casos excepcionais previamente autorizados pela autoridade competente.

4.2.6. Alturas mínimas de voo

É interdito o voo com ultraleves em qualquer lugar a menos de 100 m acima do solo ou da água, excepto com a finalidade de aterrar, ou após a descolagem.

4.3. Normas relativas à utilização de espaços aéreos:

4.3.1. Espaço aéreo controlado, zonas de tráfego de aeródromo e zonas restritas

4.3.1.1. Salvo autorização excepcional emitida caso por caso é interdito aos ultraleves o voo dentro de espaços aéreos controlados, zonas de tráfego de aeródromo e zonas restritas.

4.3.1.2. Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, apenas os ultraleves portadores de equipamento em condições de estabelecer as necessárias radiocomunicações bilaterais poderão ser admitidos para voo dentro dos espaços aéreos mencionados no parágrafo referido, ficando obrigados ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis em qualquer desses espaços.

4.3.1.3. A Autoridade de Aviação Civil de Macau, poderá definir áreas destinadas ao voo dos ultraleves e bem assim áreas em que o mesmo seja interdito.

4.4. Operação nocturna (interdição):

Os ultraleves apenas poderão ser operados durante o período diurno.

4.5. Condições meteorológicas:

4.5.1. Contacto visual com a superfície

Os ultraleves apenas poderão ser operados em condições meteorológicas que permitam o contacto visual com a superfície de solo ou da água.

4.5.2. Mínimos meteorológicos:

Os ultraleves deverão ser pilotados em condições meteorológicas que permitam ver e ser visto por outro tráfego aéreo, com

mínimos meteorológicos nunca inferiores aos constantes do quadro seguinte:

	Acima de 900 m de altitude ou 300 m de altura, conforme o que seja mais elevado ou em espaços aéreos controlados	Em zonas de tráfego do aeródromo, áreas restritas ou perigosas a uma altitude inferior a 900 m ou uma altura inferior a 300 m, conforme o que seja mais elevado	Em outro espaço aéreo
Visibilidade	8 km	3 km	1,5 km
Distância vertical às nuvens	300 m		150 m
Distância horizontal às nuvens	1,5 km		800 m

4.6. Operação nas proximidades de outras aeronaves. Prioridade

4.6.1. Um ultraleve não poderá ser operado por forma a poder criar um risco de colisão com qualquer outra aeronave.

4.6.2. O piloto de um ultraleve manterá vigilância por forma a evitar colisões com outras aeronaves.

4.6.3. O piloto deverá cumprir as regras de prioridade conforme o parágrafo 3.2.2. e 3.2.6. do Anexo 2 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, excepto no que respeita às alíneas seguintes:

a) Quando um ultraleve e uma aeronave de outro tipo se aproximam frente a frente, com risco de colisão, a aeronave ultraleve deverá ceder passagem desviando-se para a direita;

b) Quando um ultraleve e outro tipo de aeronave se encontrem em rotas convergentes, aproximadamente ao mesmo nível, a aeronave ultraleve deverá ceder a passagem à outra aeronave;

c) Quando um ultraleve com motor e um ultraleve sem motor se encontrem ambos em rotas convergentes, aproximadamente ao mesmo nível, o ultraleve com motor deverá ceder passagem ao ultraleve sem motor.

4.7. Normas relativas às áreas de aterragem e descolagem

4.7.1. Os pilotos de UL apenas devem utilizar na sua operação os terrenos, rampas e sistemas de lançamento compatíveis com o seu nível de experiência, sendo esta sempre iniciada nos que apresentam menos desnível e declive.

4.7.2. Os terrenos a utilizar na operação de ULM deverão satisfazer os seguintes requisitos:

a) O comprimento nunca será inferior a três vezes a distância necessária para efectuar uma descolagem, ou, a 150 m, conforme o que for maior;

b) A largura nunca será inferior a 20 m;

c) O declive não deverá exceder 3%;

d) As zonas de aproximação e descolagem serão livres de quaisquer obstáculos acima do plano com uma inclinação máxima de 5% até à distância de 150 m.

4.7.3. A operação utilizando aeronaves ULM com flutuadores, será feita em planos de água autorizados para o efeito pelos Serviços de Marinha, devendo aqueles permitir a operação de acordo com as normas constantes das alíneas a), b) e d) do parágrafo anterior.

4.7.4. As áreas de operação de UL e ULM não deverão estar situadas a menos de 300 m de quaisquer conjuntos habitacionais ou ajuntamentos significativos de pessoas ao ar livre e deverão ter sempre instalado um indicador de vento preferencialmente do tipo manga. Acessoriamente, é recomendável a existência de um anemómetro em condições de utilização.

4.7.5. No caso previsto no parágrafo 4.7.3., as operações de aterragem e descolagem nunca terão lugar a menos de 200 m de uma praia ou zona de banhos, e, o acesso à praia será feito por um corredor próprio devidamente balizado.

4.8. Normas relativas ao equipamento dos pilotos

4.8.1. Sempre que em voo, os ocupantes da UL e ULM devem usar, obrigatoriamente, capacete e óculos de protecção.

4.8.2. Sempre que os ULM estejam equipados com flutuadores ou operem a uma distância da costa tal que não seja possível alcançá-la em voo planado, deverão os respectivos ocupantes envergar colete salva-vidas de modelo aprovado pela autoridade marítima do Território.

5. Fiscalização e disciplina

5.1. Entidades fiscalizadoras:

São competentes para a fiscalização das actividades abrangidas pelo presente diploma as seguintes entidades:

a) Autoridade de Aviação Civil de Macau;

b) Polícia de Segurança Pública;

c) Polícia Marítima e Fiscal.

5.2. Auto de notícia

5.2.1. Sempre que qualquer das entidades referidas no parágrafo anterior tiver presenciado factos que constituam infracção ao disposto no presente diploma, levantará auto de notícia em que aqueles são descritos, com indicação do local, dia e hora em que ocorreram, da identidade das pessoas envolvidas e, se possível, de duas testemunhas que possam depor sobre os mesmos factos.

5.2.2. O auto de notícia será assinado pelo autuante e remetido no prazo de 24 horas ao presidente da Autoridade de Aviação Civil de Macau.

5.2.3. Quando haja testemunhas presenciais dos factos descritos, o autuante poderá tomar os seus depoimentos por escrito, os quais, depois de assinados, são anexados ao auto de notícia.

5.3. Apreensão cautelar:

5.3.1. O presidente da Autoridade de Aviação Civil de Macau pode determinar a apreensão cautelar dos certificados de voo e das licenças de pilotagem quando apresentam sinais evidentes de haverem sido ilicitamente alterados.

5.3.2. A mesma entidade determinará, nos termos do número anterior, a apreensão cautelar da própria aeronave quando esta se não encontre certificada ou quando não for exibida a apólice de seguro obrigatório.

5.3.3. Quando houver lugar a apreensão cautelar da própria aeronave, poderá o seu proprietário, ou quem o representa, ser designado fiel depositário, com a obrigação de a não utilizar ou alienar.

5.3.4. A apreensão cautelar da aeronave cessará logo que cessem os motivos que, nos termos do parágrafo 5.3.2, lhe deram origem.

5.4. Guias de substituição:

5.4.1. Quando houver lugar à apreensão do certificado de voo ou da licença de pilotagem, será emitida uma guia de substituição, a qual mencionará o destino dado ao documento apreendido.

5.4.2. A guia substituirá, para todos os efeitos e pelo prazo por que for passada, o documento apreendido.

5.5. Infracções:

5.5.1. Aquele que pilotar um ultraleve não matriculado ou não segurado ou que o faça sem estar habilitado com licença de pilotagem ou de autorização válidas e adequadas, incorre em infracção punível com multa mínima de 5 000 patacas e máxima de 10 000 patacas.

5.5.2. As entidades que introduziram alterações ou aditamentos nos documentos emitidos pelas entidades competentes nos termos do presente diploma, ou que se demonstre haverem dolosamente efectuado inscrições inexactas nas cadernetas de voo ou nas destinadas ao averbamento dos tempos de voo das aeronaves ou dos tempos de funcionamento dos motores, incorrerão em infracção punível com a multa mínima de 10 000 patacas e a máxima de 20 000 patacas, sem prejuízo da aplicação das penalidades previstas no parágrafo 5.6.1 abaixo nem da responsabilidade civil e criminal, nos termos da lei.

5.5.3. Constitui infracção punível com multa mínima de 5 000 patacas e máxima de 50 000 patacas, transportar ou promover o transporte de passageiros em ultraleves não certificados para o efeito.

5.5.4. Constitui infracção punível com multa mínima de 1 000 patacas e máxima de 20 000 patacas sem prejuízo da eventual aplicação das penalidades previstas no parágrafo 5.6.2, infringir regras do ar ou requisitos de natureza operacional em vigor ou por qualquer forma usar de negligência na operação da aeronave, em especial quando esta se encontre em condições técnicas manifestamente deficientes.

5.5.5. Incorre em infracção punível com multa mínima de 1 000 patacas e máxima de 1 500 patacas, o piloto que opere um ultraleve cujas características, por motivo de alterações posteriores, não correspondam às que fundamentaram a emissão do certificado de voo.

5.5.6. Incorre em infracção punível com multa mínima de 250 patacas e máxima de 500 patacas:

a) O proprietário de ultraleve que requeira a emissão do certificado de voo fora do prazo estabelecido no parágrafo 2.5.4;

b) O proprietário de ultraleve que não comunique as situações previstas nos parágrafos 2.5.11 e 2.5.12 no prazo estipulado no parágrafo;

c) O piloto que opere um ultraleve com o certificado de voo ou a licença de pilotagem em mau estado de conservação por forma a tornar ilegível algum dos seus elementos;

d) O piloto que opere um ultraleve não se fazendo acompanhar da respectiva licença de pilotagem ou de qualquer dos restantes documentos obrigatórios relativos à aeronave.

5.6. Suspensão e cancelamento definitivo da licença de pilotagem ou certificado de voo:

5.6.1. Nos casos previstos no parágrafo 5.5.2, a Autoridade de Aviação Civil de Macau poderá determinar:

a) A suspensão dos privilégios da licença de pilotagem de ultraleve ou do certificado de voo da aeronave, por período não superior a 4 anos;

b) O cancelamento definitivo dos privilégios da licença de pilotagem.

5.6.2. Nos casos previstos nos parágrafos 5.5.1 e 5.5.4, a Autoridade de Aviação Civil de Macau poderá, como sanção acessória, determinar a suspensão dos privilégios da licença de pilotagem de ultraleve por período não superior a 2 anos.

5.7. Processamento das infracções:

5.7.1. Compete ao presidente da Autoridade de Aviação Civil de Macau o processamento das infracções e a aplicação das multas e das sanções acessórias.

5.7.2. O montante das multas cobradas em execução do presente diploma reverte em parte para a Autoridade de Aviação Civil de Macau e para a entidade fiscalizadora interveniente, nas percentagens de 40% e 20%, respectivamente, entrando nos cofres do Território a parte restante.

Decreto-Lei n.º 28/91/M

de 22 de Abril

O regime da responsabilidade civil extracontratual das entidades públicas, dos seus titulares e agentes por actos de gestão pública, tem sido, no território de Macau, o que consta dos artigos 22.º e 271.º da Constituição com a redacção dada pelas Leis de Revisão Constitucional de 1982 e de 1989, bem como do disposto nos artigos 2 399.º e 2 400.º do Código Civil de 1867.

Tal panorama encontra justificação no facto de nunca terem sido postos a vigorar no Território diplomas legais que na República Portuguesa regulamentam de forma específica o conteúdo dessa responsabilidade e os termos em que a mesma se efectiva, a saber, os Decretos-Leis n.º 48 051, de 21 de Novembro de 1967, e n.º 100/84, de 29 de Março.

O objectivo do presente diploma é, por isso, o de definir o tipo de responsabilidade por actos ilícitos no domínio da gestão pública, de molde a proteger os legítimos interesses e direitos dos particulares e clarificar o âmbito do dever de indemnizar por parte dos sujeitos lesantes.

Não obstante ser aquele o fim específico desta regulamentação convirá ainda referir que, também por este meio são tutelados os direitos ou interesses que eventualmente venham a ser lesados por factos casuais e actos administrativos legais ou materialmente lícitos.

Tendo em vista evitar a dispersão de normas jurídicas sobre esta questão, regula-se neste mesmo diploma a responsabilidade