

DATA: 18 de Dezembro de 2004  
NÚMERO: 295 Série I-A  
EMISSOR: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

DIPLOMA/ACTO: Decreto-Lei n.º 238/2004  
SUMÁRIO: Regula a utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves

TEXTO:

<b>CAPÍTULO I</b> .....	<b>4</b>
<b>Disposições gerais</b> .....	<b>4</b>
Artigo 1.º .....	4
Âmbito de aplicação .....	4
Artigo 2.º .....	4
Definição .....	4
Artigo 3.º .....	5
Condições gerais de utilização .....	5
Artigo 4.º .....	5
Uso de substâncias psicoactivas .....	5
Artigo 5.º .....	5
Registo de experiência .....	5
Artigo 6.º .....	6
Limitação ou suspensão das licenças, qualificações, autorizações e certificados .....	6
Artigo 7.º .....	6
Licenças, qualificações e autorizações estrangeiras .....	6
Artigo 8.º .....	6
Delegação .....	6
<b>CAPÍTULO II</b> .....	<b>7</b>
<b>Das aeronaves de voo livre</b> .....	<b>7</b>
Artigo 9.º .....	7
Requisitos técnicos .....	7
Artigo 10.º .....	7
Suspensão de operação da aeronave .....	7
<b>SECÇÃO II</b> .....	<b>7</b>
<b>Pilotagem, organizações de formação e instrução</b> .....	<b>7</b>
Artigo 11.º .....	7
Pilotagem .....	7
Artigo 12.º .....	8
Requisitos para a obtenção de licenças de pilotagem de voo livre .....	8
Artigo 13.º .....	8
Autorização de organizações de formação .....	8
Artigo 14.º .....	8
Instrução .....	8
Artigo 15.º .....	9
Emissão de licenças de pilotagem .....	9
Artigo 16.º .....	9
Licenças e qualificações para piloto de voo livre .....	9
Artigo 17.º .....	9
Cancelamento de licenças ou qualificações de pilotagem .....	9
<b>SECÇÃO III</b> .....	<b>9</b>
<b>Da operação das aeronaves de voo livre</b> .....	<b>9</b>
Artigo 18.º .....	9
Condições de operação .....	9

<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>10</b>
<b>Dos ultraleves .....</b>	<b>10</b>
Artigo 19.º .....	10
Comprovação dos requisitos técnicos .....	10
Artigo 20.º .....	10
Certificado de voo .....	10
Artigo 21.º .....	10
Termo de responsabilidade .....	10
Artigo 22.º .....	10
Suspensão e cancelamento do certificado de voo .....	10
Artigo 23.º .....	11
Documentos da aeronave .....	11
<b>SECÇÃO II .....</b>	<b>11</b>
<b>Da pilotagem, organizações de formação e instrução .....</b>	<b>11</b>
Artigo 24.º .....	11
Pilotagem .....	11
Artigo 25.º .....	11
Requisitos para a obtenção da licença de pilotagem de ultraleves .....	11
Artigo 26.º .....	12
Autorização de organizações de formação .....	12
Artigo 27.º .....	12
Instrução .....	12
Artigo 28.º .....	13
Emissão de licenças de pilotagem .....	13
Artigo 29.º .....	13
Qualificações para piloto de ultraleve .....	13
Artigo 30.º .....	13
Qualificações de classe e de tipo .....	13
Artigo 31.º .....	13
Qualificações de instrutor .....	13
Artigo 32.º .....	14
Qualificações de radiotelefonia .....	14
Artigo 33.º .....	14
Validade das licenças, das qualificações e do certificado de aptidão médica .....	14
Artigo 34.º .....	14
Reemissão e revalidação .....	14
Artigo 35.º .....	15
Suspensão e cancelamento de licenças de pilotagem .....	15
<b>SECÇÃO III .....</b>	<b>15</b>
<b>Da operação dos ultraleves .....</b>	<b>15</b>
Artigo 36.º .....	15
Condições de operação .....	15
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>16</b>
<b>Do fabrico nacional e importação de aeronaves ultraleves .....</b>	<b>16</b>
Artigo 37.º .....	16
Autorização das organizações de fabrico .....	16
Artigo 38.º .....	16
Aprovação do modelo da aeronave .....	16
<b>SECÇÃO II .....</b>	<b>16</b>
<b>Da importação .....</b>	<b>16</b>
Artigo 39.º .....	16
Importação de aeronaves .....	16
<b>CAPÍTULO V .....</b>	<b>16</b>
<b>Da responsabilidade .....</b>	<b>16</b>

Artigo 40.º	16
Responsabilidade por danos a terceiros	16
Artigo 41.º	17
Seguros	17
<b>CAPÍTULO VI</b>	<b>17</b>
<b>Da fiscalização e contra-ordenações</b>	<b>17</b>
Artigo 42.º	17
Fiscalização	17
Artigo 43.º	17
Participação e denúncia	17
Artigo 44.º	18
Apreensão cautelar	18
Artigo 45.º	18
Medidas cautelares	18
Artigo 46.º	18
Contra-ordenações	18
Artigo 47.º	19
Processamento das contra-ordenações	19
Artigo 48.º	20
Sanções acessórias	20
<b>CAPÍTULO VII</b>	<b>20</b>
<b>Disposições finais e transitórias</b>	<b>20</b>
Artigo 49.º	20
Taxas	20
Artigo 50.º	21
Regulamentação	21
Artigo 51.º	21
Disposições transitórias	21
Artigo 52.º	21
Norma revogatória	21

O Decreto-Lei n.º 71/90, de 2 de Março, regula o uso de certo tipo de aeronaves cujas características mais salientes são o baixo peso e a baixa velocidade mínima, denominados ultraleves. Estas aeronaves sofreram uma evolução técnica e tecnológica muito significativa, da qual resultou o total desenquadramento da legislação sobre esta matéria.

Em consequência da mencionada evolução, podem distinguir-se hoje duas categorias de aeronaves com aquelas características.

O presente diploma visa, assim, regulamentar o uso de aeronaves de voo livre, que se caracterizam, essencialmente, pela utilização da corrida do piloto como fonte de energia para a descolagem, vulgarmente designadas por asas delta e parapentes, e o uso de ultraleves, que são aeronaves motorizadas com asa rígida, flexível (inflável ou inflada), semi-rígida, vulgarmente designados por aviões, planadores ultraligeiros, paramotores e asas delta com motor ou pendulares.

A definição de ultraleves a que agora se procede segue a tendência da legislação europeia, sendo, assim, mais consentânea com a realidade actual e conforme à definição utilizada pelas Joint Aviation Authorities (JAA).

Na regulamentação do uso deste tipo de aeronaves está subjacente uma elevada preocupação com a segurança das pessoas envolvidas na sua operação, bem como com os riscos que essa operação pode representar para vidas e bens à superfície. Assim, estatuíram-se regras que permitem melhorar os níveis de segurança, bem como garantir a cobertura de eventuais riscos através de seguros adequados.

Um dos vectores essenciais à salvaguarda da segurança é a formação dos pilotos. Neste contexto, são estabelecidas normas claras e precisas de modo a garantir uma instrução eficiente e a manutenção das capacidades e proficiência dos pilotos ao longo do tempo.

Quanto aos aspectos relativos ao uso em concreto destas aeronaves, devem as mesmas ser, preferencialmente, usadas para fins desportivos e recreativos e, complementarmente, para os fins da correspondente instrução de voo.

Criou-se, ainda, um regime sancionatório mais eficaz, quer do ponto de vista da prevenção quer do ponto de vista da punição, com sistemas de fiscalização mais adequados à realidade deste sector da aviação civil.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, a Federação Portuguesa de Voo Livre e a Associação Portuguesa de Aeronaves Ultraleves.

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**

#### **Âmbito de aplicação**

- 1 — O presente diploma regula a utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves.
- 2 — Excluem-se do âmbito deste diploma as aeronaves mais leves que o ar, designadamente balões e dirigíveis com ou sem motor auxiliar.

#### **Artigo 2.º**

#### **Definição**

- 1 — Para os efeitos do presente diploma, consideram-se aeronaves de voo livre quaisquer aeronaves que sejam transportáveis pelo próprio piloto e cujas descolagem e aterragem sejam efectuadas recorrendo a energia potencial e à acção motora dos membros inferiores daquele.

2 — Sem prejuízo das características definidas no número anterior e da respectiva classificação como aero-nave de voo livre, é possível recorrer ao auxílio de uma força externa, tractora, como o guincho ou reboque.

3 — Para os efeitos do presente diploma, definem-se como ultraleves todos os aviões motorizados de asa fixa, flexível (inflável ou inflada), rígida ou semi-rígida, com as seguintes características:

- a) Com o máximo de dois lugares;
- b) Velocidade mínima em voo nivelado (Vso) não superior a 65 km/h (35 nós) velocidade ar calibrada (VAC);
- c) Massa máxima à descolagem (Mmd), excluindo o peso de pára-quadras balístico, de:
  - 300 kg para aviões terrestres monolugar; 450 kg para aviões terrestres bilugar; 330 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios monolugar;
  - 495 kg para hidroaviões ou aviões anfíbios bilugar, desde que, quando funcionem ora como hidroaviões ora como aviões terrestres, não excedam o limite correspondente de Mdm.

4 — Os diversos tipos ou classes de aeronaves de voo livre e ultraleves são definidos em regulamentação complementar a emitir pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

### **Artigo 3.º**

#### **Condições gerais de utilização**

1 — As aeronaves de voo livre e os ultraleves só podem ser utilizados em actividades de desporto e recreio.

2 — Podem, ainda, as aeronaves de voo livre e os ultraleves ser utilizados na instrução dos respectivos pilotos.

3 — Só os ultraleves podem ser utilizados para fins diferentes dos indicados nos n.ºs 1 e 2 deste artigo, sendo essa utilização e a respectiva pilotagem regulada especificadamente em regulamentação complementar.

4 — Sem prejuízo do cumprimento do disposto no presente diploma, os ultraleves podem, ainda, ser utilizados em actividades de reconhecido interesse público por entidades públicas ou associações de utilidade pública na prossecução das suas atribuições.

5 — A utilização de ultraleves nos termos do número anterior deve obedecer aos seguintes requisitos:

- a) Os ultraleves utilizados devem ser propriedade das entidades ali referidas; b) A realização das actividades previstas no n.º 4 carece de autorização prévia do INAC.

### **Artigo 4.º**

#### **Uso de substâncias psicoactivas**

Os titulares das licenças, qualificações e autorizações previstas neste diploma não podem exercer as actividades por elas tituladas quando se encontrem sob a influência de quaisquer substâncias psicoactivas ou medicamentos que possam afectar a sua capacidade de exercê-las de forma segura e adequada.

### **Artigo 5.º**

#### **Registo de experiência**

1 — O titular de uma licença de piloto de ultraleve e voo livre deve manter um registo fiável da sua experiência de voo.

2 — O registo de experiência referido no número anterior deve ser efectuado através do preenchimento de uma caderneta individual, cujo modelo e modo de preenchimento são definidos em regulamentação complementar.

#### **Artigo 6.º**

##### **Limitação ou suspensão das licenças, qualificações, autorizações e certificados**

1 — O INAC pode, por razões de segurança devidamente fundamentadas, emitir as licenças, as qualificações, as autorizações e os certificados previstos no presente diploma impondo limitações às competências dos seus titulares e ao exercício das actividades tituladas.

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, sempre que o INAC verifique qualquer incumprimento das regras do presente diploma, notifica o titular da licença, qualificação, autorização ou certificado em causa para proceder à correcção da irregularidade, no prazo determinado pelo INAC.

3 — Conforme a gravidade e o número de incumprimentos verificados, o INAC pode limitar ou suspender a licença, qualificação, autorização ou certificado, mediante fundamentação.

4 — As limitações determinadas pelo INAC ao exercício das competências dos titulares de licenças, qualificações, autorizações e certificados previstos no presente diploma são averbadas nos referidos documentos.

#### **Artigo 7.º**

##### **Licenças, qualificações e autorizações estrangeiras**

1 — As licenças, qualificações e autorizações de pilotos de voo livre e de ultraleves e as autorizações de organizações de formação emitidos por outras autoridades aeronáuticas podem ser validadas pelo INAC, mediante requerimento do seu titular, desde que haja um acordo entre o INAC e a autoridade aeronáutica emissora estabelecido com base na reciprocidade de aceitação, e desde que se assegure um nível de segurança equivalente entre os requisitos exigidos em Portugal e os exigidos por essa autoridade aeronáutica.

2 — As acções de formação ministradas por organizações de formação autorizadas por outras autoridades aeronáuticas podem ser reconhecidas pelo INAC para efeitos de licenciamento dos pilotos de voo livre e ultraleves, desde que seja demonstrada a necessidade de recurso à formação ministrada por essas organizações e estejam preenchidos os requisitos previstos no presente diploma e regulamentação complementar para as organizações e para a formação em causa.

#### **Artigo 8.º**

##### **Delegação**

1 — As competências do conselho de administração do INAC, previstas neste diploma, podem ser objecto de delegação a outras entidades, nomeadamente aeroclubes, associações ou federações de âmbito aeronáutico, nos termos da lei.

2 — A delegação prevista no número anterior é feita salvaguardando as competências de fiscalização e supervisão do INAC sobre a entidade delegada e sobre a actividade em geral.

3 — Nos casos em que o exercício das competências delegadas der origem à cobrança de taxas, nos termos deste diploma, deve a receita das mesmas reverter para a entidade delegada.

## **CAPÍTULO II**

### **Das aeronaves de voo livre**

#### **SECÇÃO I**

##### **Requisitos técnicos**

##### **Artigo 9.º**

##### **Requisitos técnicos**

1 — As aeronaves de voo livre devem cumprir os requisitos de homologação definidos pela legislação em vigor e ainda os que forem determinados por entidades certificadoras reconhecidas pelo INAC.

2 — O proprietário deve fazer prova, sempre que lhe seja solicitado pelas entidades competentes para a fiscalização, que a aeronave cumpre os requisitos de homologação referidos no número anterior, através de certificado de origem emitido pelo fabricante.

3 — Não são permitidas quaisquer alterações à estrutura original da aeronave, excepto nos casos ou situações devidamente autorizados pelo INAC.

4 — Não é permitida a operação da aeronave sem o cumprimento do disposto nos números anteriores.

##### **Artigo 10.º**

##### **Suspensão de operação da aeronave**

Logo que, por ocorrência accidental, insuficiência de apropriada manutenção ou outra causa, qualquer dos requisitos técnicos exigíveis nos termos da legislação aplicável deixe de se verificar, não pode a aeronave ser utilizada, devendo ser suspensa qualquer operação.

#### **SECÇÃO II**

##### **Pilotagem, organizações de formação e instrução**

##### **Artigo 11.º**

##### **Pilotagem**

1 — As aeronaves de voo livre só podem ser pilotadas por titulares de licença de pilotagem válida, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — A pilotagem em voo de instrução a solo apenas pode ser feita por alunos que possuam autorização do INAC para o efeito.

3 — Os modelos das licenças e dos cartões de alu-no-piloto, bem como as condições para a obtenção e emissão deste último, são publicados em regulamentação complementar.

## **Artigo 12.º**

### **Requisitos para a obtenção de licenças de pilotagem de voo livre**

1 — A licença de pilotagem de voo livre e respectivas qualificações são emitidas a favor do candidato que, mediante prestação de provas perante o INAC ou entidade por ele designada, demonstre, cumulativamente:

- a) Ter completado 18 anos de idade à data de emissão da licença; b) Ter completado a escolaridade mínima obrigatória;
- c) Ter frequentado e obtido aproveitamento num curso de formação de acesso à licença aprovado ou reconhecido pelo INAC numa organização de formação autorizada por este Instituto;
- d) Ter completado o número de horas de voo em instrução exigido para cada tipo ou classe de aeronave, a definir em regulamentação complementar;
- e) Demonstrar em prova de voo perícia adequada perante um examinador de voo nomeado para o efeito pelo INAC; f) Possuir aptidão física e mental; g) Fazer prova de ter celebrado o contrato de seguro previsto no artigo 41.º

2 — Os titulares de licença de pilotagem de voo livre são sujeitos a verificações anuais da aptidão física e mental referida na alínea f) do número anterior, nos termos a definir em regulamentação complementar.

## **Artigo 13.º**

### **Autorização de organizações de formação**

1 — As organizações que pretendam ministrar instrução de conhecimentos teóricos e de voo para a emissão de licenças de pilotos de voo livre, ou de qualificações inerentes às licenças atrás referidas, estão sujeitas a autorização e registo no INAC.

2 — As condições para a emissão e manutenção da autorização referida no número anterior são definidas no presente artigo e em regulamentação complementar.

3 — A regulamentação complementar referida no número anterior define os programas dos cursos a ministrar.

4 — No caso de se verificar que o titular da autorização referida no n.º 1 não cumpre os requisitos para a sua manutenção, estabelecidos em regulamentação complementar, o INAC pode suspender ou cancelar a autorização.

## **Artigo 14.º**

### **Instrução**

1 — Os candidatos à aprendizagem devem ter, no mínimo, 16 anos de idade e, como habilitação mínima, ter concluído a escolaridade obrigatória.

2 — Apenas pode obter a licença de pilotagem o candidato que tiver frequentado com aproveitamento um curso de instrução teórica e prática ministrado em organizações de formação referidas no artigo anterior.

3 — Os programas teórico e prático mínimos de instrução são definidos em regulamentos do INAC.

4 — A condução de exames teóricos ou práticos e de verificações de proficiência para emissão de licenças e de qualificações ou para assegurar a sua revalidação ou renovação carece de autorização do INAC.

5 — Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação da autorização de examinador de pilotos são definidos em regulamentação complementar.

6 — As autorizações de examinador são válidas por um período definido pelo INAC, não superior a três anos, podendo ser revalidadas por igual período se, estando cumpridas as condições para a sua emissão inicial, o requerente tiver exercido as funções de examinador pelo menos uma vez em cada ano do período de validade da autorização.

### **Artigo 15.º**

#### **Emissão de licenças de pilotagem**

Compete ao INAC a emissão das licenças e qualificações de pilotagem de voo livre.

### **Artigo 16.º**

#### **Licenças e qualificações para piloto de voo livre**

1 — A licença base para pilotagem de aeronaves de voo livre é designada pelo acrónimo PPVL (piloto particular de voo livre) e é emitida nos termos do disposto nos artigos anteriores, sendo válida para o ano civil em curso.

2 — Na licença de pilotagem de voo livre são averbadas as qualificações previstas em regulamentação complementar.

3 — As diferentes qualificações previstas naquela regulamentação são válidas pelo mesmo período de validade da licença em que forem averbadas.

4 — A qualificação de instrutor de voo livre é atribuída a candidatos que tenham frequentado com aproveitamento um curso específico, devidamente homologado pelo INAC, de acordo com regulamentação complementar.

5 — A pilotagem de aeronaves de voo livre com outro ocupante é objecto de uma qualificação específica.

### **Artigo 17.º**

#### **Cancelamento de licenças ou qualificações de pilotagem**

A falta de qualquer das condições previstas nos artigos 13.º e 16.º, ocorrida após a emissão da licença ou das respectivas qualificações, que venha a ser constatada em verificação periódica, bem como a falta desta verificação por razão imputável ao titular da licença ou qualificação, implica o cancelamento das mesmas.

## **SECÇÃO III**

### **Da operação das aeronaves de voo livre**

### **Artigo 18.º**

#### **Condições de operação**

1 — É apenas permitido às aeronaves de voo livre realizar voo visual diurno, abaixo do tecto de nuvens, devendo ser efectuado em espaço aéreo de classe G, não controlado, de acordo com o anexo n.º 11 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944 e ratificada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1947.

2 — As aeronaves de voo livre que, após prévia autorização, sejam operadas em espaço aéreo controlado, em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita ficam obrigadas ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a qualquer desses espaços.

3 — As operações de descolagem e aterragem das aeronaves de voo livre e a sua circulação

no espaço aéreo, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação prevista no n.º 2, estão sujeitas às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas em legislação aplicável e regulamentação complementar.

## **CAPÍTULO III**

### **Dos ultraleves**

#### **SECÇÃO I**

#### **Requisitos técnicos**

##### **Artigo 19.º**

##### **Comprovação dos requisitos técnicos**

1 — Os ultraleves são obrigatoriamente inscritos no Registo Aeronáutico Nacional pelos respectivos proprietários e em nome dos mesmos.

2 — Constitui pressuposto da inscrição prevista no número anterior a certificação técnica da aeronave, feita pelo INAC, nos termos do artigo 20.º do presente diploma.

##### **Artigo 20.º**

##### **Certificado de voo**

1 — O certificado de voo emitido pelo INAC é o documento obrigatório comprovativo de que as condições estabelecidas no artigo anterior foram cumpridas.

2 — Os requisitos de emissão do certificado de voo, de registo e matrícula da aeronave são fixados em regulamentação complementar.

3 — A alteração das características técnicas dos ultraleves sem prévia autorização do INAC implica a caducidade do certificado de voo.

4 — A mudança de proprietário implica o pedido de emissão de novo certificado de voo no prazo de 10 dias úteis.

5 — O certificado de voo tem a duração de três anos, podendo ser revalidado por igual período no fim desse prazo.

6 — As condições de revalidação são definidas em regulamentação complementar.

##### **Artigo 21.º**

##### **Termo de responsabilidade**

1 — A documentação descritiva das características técnicas de cada ultraleve é sempre acompanhada de termo de responsabilidade pela respectiva exactidão, subscrito pelo construtor.

2 — Nos casos em que não é possível a apresentação da documentação exigida nos termos do número anterior, o certificado de voo é emitido mediante provas de resistência estrutural e ensaios de voo da aeronave determinados pelo INAC, sendo os correspondentes encargos suportados pelo requerente.

##### **Artigo 22.º**

##### **Suspensão e cancelamento do certificado de voo**

1 — A validade do certificado de voo é suspensa logo que, por ocorrência de acidente, insuficiência de apropriada manutenção ou qualquer outra causa, deixe de se verificar o

cumprimento dos requisitos técnicos exigidos nos termos do presente diploma e regulamentação complementar.

2 — O certificado de voo é cancelado:

- a) Quando exista perda total da aeronave ou esta esteja destruída; b) Quando haja exportação definitiva da aeronave.

3 — As situações previstas nos n.ºs 1 e 2 são obrigatoriamente comunicadas ao INAC no prazo de cinco dias úteis, sem prejuízo das disposições em vigor relativas à participação de acidentes e de incidentes técnicos de operação.

4 — Compete ao INAC cancelar ou suspender o certificado de voo.

### **Artigo 23.º**

#### **Documentos da aeronave**

1 — São documentos da aeronave o certificado de voo, o diário de navegação e a caderneta do motor.

2 — Os documentos referidos no número anterior devem estar a bordo da aeronave, com exceção da caderneta do motor.

## **SECÇÃO II**

### **Da pilotagem, organizações de formação e instrução**

### **Artigo 24.º**

#### **Pilotagem**

1 — Os ultraleves só podem ser pilotados por titulares de licença de pilotagem de ultraleves válida, associada a um certificado médico de classe 2, emitido nos termos do Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro, igualmente válido, devendo os pilotos ser portadores destes documentos.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior os alunos em voo de instrução a solo, que devem possuir o respectivo cartão de aluno-piloto.

3 — Os modelos das licenças e dos cartões de aluno-piloto, bem como as condições de obtenção deste último, são publicados em regulamentação complementar.

### **Artigo 25.º**

#### **Requisitos para a obtenção da licença de pilotagem de ultraleves**

1 — A licença de pilotagem de ultraleve, designada pelo acrónimo PU (piloto de ultraleves), e respectivas qualificações são emitidas a favor do candidato que, mediante prestação de provas perante o INAC ou entidade por ele designada, demonstre, cumulativamente:

- a) Ter completado 18 anos de idade à data de emissão da licença; b) Ter completado a escolaridade mínima obrigatória; c) Ter frequentado e obtido aproveitamento num curso de formação de acesso à licença aprovado ou reconhecido pelo INAC numa organização de formação autorizada, certificada ou reconhecida por este Instituto; d) Ter completado o número de horas de voo em instrução exigível em função do tipo ou classes de aeronaves referidas no n.º 4 do artigo 2.º, a definir em regulamentação complementar; e) Demonstrar, em prova de voo, perícia adequada

- perante um examinador de voo nomeado para o efeito pelo INAC;
- f) Ser titular de um certificado médico de aptidão de classe 2, emitido nos termos do Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro.

2 — Os candidatos à licença de pilotagem de ultraleves que já sejam titulares de uma licença válida de piloto de avião, emitida nos termos do anexo n.º 1 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e do Decreto-Lei n.º 17-A/2004, de 16 de Janeiro, apenas prestam as provas de proficiência e competência pre-vistas na alínea e) do número anterior deste artigo, depois de cumprido um programa de instrução teórica e prática aceite pelo INAC.

3 — A organização dos exames de conhecimentos e das verificações de proficiência e perícia referidas nos números anteriores é objecto de regulamentação complementar.

### **Artigo 26.º**

#### **Autorização de organizações de formação**

1 — As organizações que pretendam ministrar instrução de conhecimentos teóricos e de voo para a emissão de licenças de pilotos de ultraleve, ou de qualificações inerentes às licenças atrás referidas, estão sujeitas a autorização e registo no INAC.

2 — As condições para a emissão e manutenção da autorização referida no número anterior são definidas no presente artigo e em regulamentação complementar que deve definir os programas dos cursos a ministrar.

3 — As organizações que pretendam obter a autorização referida no n.º 1 têm de apresentar ao INAC, antes da sua entrada em funcionamento, requerimento acompanhado de informações sobre as suas instalações,

- a. o pessoal com funções dirigentes e com funções de instrução de voo, a partir da qual pretendem efectuar
- b. o treino e os demais requisitos exigidos em regulamentação complementar.

4 — No caso de se verificar que o titular da autorização referida no n.º 1 não cumpre os requisitos para a sua manutenção, estabelecidos em regulamentação complementar, o INAC pode suspender ou cancelar a autorização.

5 — As organizações de formação previstas neste artigo devem conservar registos individuais da formação ministrada pelo prazo de cinco anos.

6 — O INAC mantém um registo actualizado das organizações de formação autorizadas nos termos do presente artigo.

### **Artigo 27.º**

#### **Instrução**

1 — Os candidatos à aprendizagem devem ter, no mínimo, 17 anos de idade e, como habilitação mínima, ter concluído a escolaridade obrigatória.

2 — Os candidatos à licença de pilotagem devem frequentar um curso de instrução teórica e prática ministrado em organizações de formação autorizadas pelo INAC.

3 — Os programas teórico e prático mínimos de instrução são definidos em regulamentação complementar. 4 — Compete ao INAC:

- a) Autorizar o voo a solo de um aluno de um curso de pilotagem;
- b) Autorizar os examinadores a realizar exames práticos e verificações de proficiência para emissão de licenças e de qualificações ou para assegurar a sua revalidação ou renovação;
- c) Autorizar os examinadores a realizar exames teóricos para a emissão de qualificações e respectiva revalidação ou renovação;
- d) Realizar os exames teóricos para a emissão de licenças e respectiva revalidação ou

renovação.

5 — Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação da autorização de examinador de pilotos são definidos em regulamentação complementar.

6 — As autorizações de examinador são válidas por um período definido pelo INAC, não superior a três anos, podendo ser revalidadas por igual período se, estando cumpridas as condições para a sua emissão inicial, o requerente tiver exercido as funções de examinador pelo menos uma vez em cada ano do período de validade da autorização.

7 — O requerente de uma autorização para conduzir exames práticos de acesso a licenças ou qualificações deve:

- a) Ser titular de uma licença de âmbito igual ou superior à que o examinando pretende obter;
- b) Ser titular de uma qualificação de instrutor para a formação de qualificação igual à que o examinando pretende obter.

### **Artigo 28.º**

#### **Emissão de licenças de pilotagem**

Compete ao INAC a emissão, reemissão, renovação, revalidação e alteração das licenças de pilotagem de ultraleves.

### **Artigo 29.º**

#### **Qualificações para piloto de ultraleve**

1 — O exercício das actividades objecto do licenciamento referido no artigo anterior está condicionado à titularidade de qualificações adequadas, nos termos do presente diploma.

2 — As qualificações referidas no número anterior são emitidas pelo INAC, podendo ser renovadas e revalidadas.

3 — Na licença de pilotagem de ultraleves podem ser averbadas as seguintes qualificações:

- a) De classe;
- b) De tipo;
- c) De instrutor;
- d) De radiotelefonia.

### **Artigo 30.º**

#### **Qualificações de classe e de tipo**

1 — As qualificações de classe limitam o exercício das actividades de piloto a grupos de aeronaves semelhantes com características técnicas ou de operação afins.

2 — As qualificações de tipo limitam o exercício das actividades de piloto a aeronaves de um mesmo modelo ou de um número reduzido de modelos com características de construção e de operação afins.

3 — Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação das qualificações de classe ou de tipo são estabelecidos em regulamentação complementar.

### **Artigo 31.º**

#### **Qualificações de instrutor**

1 — A instrução teórica ou prática para a obtenção de uma licença ou qualificação depende da titularidade da qualificação de instrutor.

2 — O instrutor deve ser titular de uma licença ou qualificação de âmbito igual ou superior à que o formando pretende obter.

3 — O requerente de uma qualificação de instrutor deve ter formação pedagógica adequada.

4 — Os requisitos para a emissão, validade, revalidação e renovação da qualificação de instrutor são os constantes de regulamentação complementar.

### **Artigo 32.º**

#### **Qualificações de radiotelefonia**

1 — As qualificações de radiotelefonia habilitam o piloto a operar uma estação de serviço móvel aeronáutico a bordo de uma aeronave ultraleve.

2 — Os requisitos para a emissão da qualificação de radiotelefonia são os constantes de regulamentação complementar.

### **Artigo 33.º**

#### **Validade das licenças, das qualificações e do certificado de aptidão médica**

1 — As licenças de pilotagem de ultraleves são obrigatoriamente apresentadas ao INAC num prazo máximo de cinco anos, para verificação da manutenção das condições da sua validade e respectiva reemissão.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a validade de uma licença está sempre condicionada à validade de, pelo menos, uma das qualificações que dela façam parte integrante.

3 — O exercício das actividades referidas nos artigos 24.º e 27.º está condicionado à titularidade de um certificado de aptidão médica válido, nos termos do Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro.

4 — A validade das qualificações de classe ou de tipo e de instrutor é de três anos.

### **Artigo 34.º**

#### **Reemissão e revalidação**

1 — A reemissão da licença de pilotagem é feita mediante a verificação, pelo INAC, da validade das qualificações averbadas e da conformidade da licença com os dados que mantém em registo.

2 — Para os efeitos do número anterior, a licença deve ser apresentada no INAC no prazo mínimo de 15 dias antes do termo do prazo previsto no n.º 1 do artigo anterior.

3 — A revalidação do certificado de aptidão médica é feita nos termos do Decreto-Lei n.º 250/2003, de 11 de Outubro.

4 — A revalidação de uma qualificação de classe ou de tipo é feita mediante o cumprimento de um dos seguintes requisitos:

- a) Comprovação de experiência recente em ultraleves da classe ou do tipo em causa, devendo o titular da qualificação ter efectuado pelo menos três horas de voo e 10 aterragens nos últimos seis meses;
- b) Realização de um voo de treino com um instrutor, com a duração mínima de uma hora, no período referido na alínea anterior;
- c) Aprovação em verificação de proficiência feita por um examinador autorizado pelo INAC.

5 — A revalidação de uma qualificação de instrutor é feita mediante a comprovação de experiência recente de vinte e cinco horas nos últimos 12 meses como instrutor ou, em alternativa, pela aprovação em verificação de proficiência feita por um examinador autorizado pelo INAC.

6 — As regras para as verificações de proficiência referidas nos números anteriores são objecto de regulamentação específica a emitir pelo INAC.

7 — A renovação de qualificações caducadas há menos de seis meses obriga à obtenção de aprovação em verificação de proficiência feita por um instrutor autorizado pelo INAC.

8 — A renovação de licenças ou de qualificações caducadas há mais de seis meses obriga à obtenção de um certificado de aptidão de voo emitido por uma organização de formação autorizada pelo INAC para o efeito.

### **Artigo 35.º**

#### **Suspensão e cancelamento de licenças de pilotagem**

1 — A falta de qualquer das condições de aptidão exigidas no artigo 25.º, ocorrida após a emissão da licença de pilotagem ou constatada em verificação periódica, bem como a falta desta por razão imputável ao seu titular, implica a suspensão imediata da sua validade.

2 — A licença é cancelada se, no prazo de 24 meses contados desde a sua suspensão, o respectivo titular não pedir o seu levantamento.

3 — A renovação das licenças canceladas nos termos do número anterior é objecto de regulamentação complementar.

### **SECÇÃO III**

#### **Da operação dos ultraleves**

### **Artigo 36.º**

#### **Condições de operação**

1 — Os ultraleves só podem ser operados desde que possuam o respectivo certificado de voo válido nos termos do disposto no artigo 20.º, bem como o certificado de seguro previsto no artigo 41.º

2 — O tipo de voo permitido é apenas segundo as regras de voo visual diurno, definidas no anexo n.º 2 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, em condições meteorológicas visuais, devendo ser efectuado em espaço aéreo não controlado, de classe G, conforme definido no anexo n.º 11 àquela Convenção.

3 — Os ultraleves que, após prévia autorização, sejam operados em espaço aéreo controlado, em zona de tráfego de aeródromo ou em zona restrita, ficam obrigados ao integral cumprimento das regras e condições aplicáveis a qualquer desses espaços.

4 — As operações de descolagem e aterragem dos ultraleves são efectuadas apenas em pistas aprovadas pelo INAC, nos termos de regulamentação complementar.

5 — A circulação de ultraleves no espaço aéreo, nos termos dos números anteriores, bem como as condições de autorização da operação prevista no n.º 3, está sujeita às restrições operacionais e às regras de voo estabelecidas em legislação aplicável e regulamentação complementar.

6 — Um piloto de ultraleve só pode operar transportando outro ocupante após ter efectuado, no mínimo, trinta horas de voo.

## **CAPÍTULO IV**

### **Do fabrico nacional e importação de aeronaves ultraleves**

#### SECÇÃO I

##### **Do fabrico nacional**

#### **Artigo 37.º**

##### **Autorização das organizações de fabrico**

1 — O fabrico nacional de aeronaves ultraleves para fins comerciais só pode ser realizado por organizações devidamente autorizadas pelo INAC.

2 — As condições de autorização são definidas em regulamentação complementar.

3 — Exceptuam-se do disposto neste artigo as aero-naves construídas individualmente por particulares, sem fins comerciais e para uso próprio, cujas regras gerais de aprovação são definidas em regulamentação complementar.

4 — As regras específicas de aprovação de cada projecto de construção referido no número anterior são determinadas caso a caso pelo INAC, após a análise do projecto em causa.

5 — Para os efeitos do disposto no presente capítulo, consideram-se aeronaves importadas todas aquelas cujo modelo não tenha sido aprovado nos termos do artigo seguinte.

#### **Artigo 38.º**

##### **Aprovação do modelo da aeronave**

1 — O projecto da aeronave, o modelo e os seus componentes carecem de aprovação emitida pelo INAC.

2 — As condições de aprovação do modelo são definidas em regulamentação complementar.

#### SECÇÃO II

##### **Da importação**

#### **Artigo 39.º**

##### **Importação de aeronaves**

1 — A importação de aeronaves implica a prévia homologação do respectivo modelo pelo INAC.

2 — As condições de homologação são definidas em regulamentação complementar.

3 — Para os efeitos de comercialização, o vendedor é responsável pelo fornecimento de toda a documentação necessária à aprovação, operação e manutenção da aeronave.

## **CAPÍTULO V**

### **Da responsabilidade**

#### **Artigo 40.º**

##### **Responsabilidade por danos a terceiros**

1 — Os proprietários dos ultraleves e os pilotos das aeronaves de voo livre abrangidos pelo presente diploma são responsáveis, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos

causados a terceiros pela aero-nave, salvo se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

2 — A responsabilidade estabelecida no número anterior, quando não haja culpa do proprietário ou piloto, tem por limite máximo o montante estabelecido na legislação em vigor para o sector da aviação civil.

#### **Artigo 41.º**

##### **Seguros**

1 — Os proprietários dos ultraleves e os pilotos das aeronaves de voo livre abrangidos pelo presente diploma têm de possuir um contrato de seguro que garanta, nos termos da legislação em vigor para o sector da aviação civil, a responsabilidade civil pelos danos previstos no n.º 1 do artigo anterior e com um limite mínimo correspondente ao estabelecido no n.º 2 do mesmo artigo.

2 — A apólice do contrato de seguro deve estar a bordo da aeronave ultraleve e ser exibida sempre que solicitada pelas entidades fiscalizadoras.

3 — No caso dos pilotos de aeronaves de voo livre, a apólice deve ser exibida, sempre que solicitado expressamente pelas entidades fiscalizadoras, no prazo máximo de cinco dias após a data da acção de fiscalização.

### **CAPÍTULO VI**

#### **Da fiscalização e contra-ordenações**

#### **Artigo 42.º**

##### **Fiscalização**

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

- a) Instituto Nacional de Aviação Civil;
- b) Direcção Regional dos Aeroportos da Madeira, nas áreas dos aeródromos cuja gestão lhe está cometida;
- c) Organismo do Governo Regional dos Açores, na área dos aeródromos regionais cuja gestão lhe está cometida;
- d) Directores de aeródromos, órgãos das autarquias locais e responsáveis pelas entidades que tenham a seu cargo a gestão e o controlo das infra-estruturas aeroportuárias, nas respectivas áreas de competência;
- e) Guarda Nacional Republicana, Polícia de Segurança Pública, órgãos da autoridade marítima e autoridades responsáveis pelos parques naturais;
- f) Outras entidades nas quais o INAC tenha delegado as competências previstas neste diploma, nos termos do artigo 8.º

#### **Artigo 43.º**

##### **Participação e denúncia**

1 — Sempre que qualquer das entidades referidas no artigo anterior tiver presenciado factos que constituam infracção ao disposto no presente diploma, deve participá-los por escrito ao INAC, no prazo máximo de oito dias úteis, com indicação dos factos, do local, dia e hora em que ocorreram, da identidade das pessoas envolvidas e, se possível, de testemunhas, até ao limite máximo de cinco por cada infracção, que possam depor sobre os mesmos factos.

2 — Quando haja testemunhas presenciais dos factos descritos, o participante pode tomar os seus depoimentos por escrito, os quais, depois de assinados, são anexados à participação.

#### **Artigo 44.º**

##### **Apreensão cautelar**

1 — O INAC, na qualidade de entidade competente para aplicar as coimas, pode, nos termos do artigo

28.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, que aprova o Regime das Contra-Ordenações Aeronáuticas Civas, determinar a apreensão cautelar da aeronave quando esta não se encontre certificada, quando não for exibida a apólice de seguro obrigatório e ainda por razões de segurança devidamente fundamentadas, nomeadamente quando haja indícios de ter havido alterações estruturais da aeronave que ponham em risco a segurança de voo.

2 — No caso da apreensão referida no número anterior, pode o seu proprietário, ou quem o represente, ser designado fiel depositário da aeronave, com a obrigação de a não utilizar ou alienar, sob pena de crime de desobediência qualificada, conforme prevê o n.º 2 do artigo 28.º do Regime das Contra-Ordenações Aeronáuticas Civas.

3 — A apreensão cessa logo que cessem os motivos que, nos termos do n.º 1, lhe deram origem.

4 — Todos os custos decorrentes das medidas adoptadas nos termos deste artigo correm por conta do proprietário da aeronave.

#### **Artigo 45.º**

##### **Medidas cautelares**

O INAC pode determinar, como medida cautelar, e por prazo não superior a seis meses, a suspensão de licenças ou qualificações de pilotagem ou da qualificação de instrutor, por razões de segurança de voo devidamente fundamentadas, nomeadamente quando sejam violadas as condições das operações das aeronaves pre-vistas neste diploma e em regulamentação complementar.

#### **Artigo 46.º**

##### **Contra-ordenações**

1 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil muito grave:

- a) A violação do disposto no artigo 4.º; b) A violação do disposto nos n.ºs 1, 3 e 4 do artigo 9.º;
- c) A violação do disposto no artigo 10.º; d) A violação do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 11.º;
- e) Ministar instrução de conhecimentos teóricos e de voo para emissão de licenças de pilotos de aeronaves de voo livre e ultraleves, ou de qualificações inerentes a essas licenças, por organização não autorizada e registada no INAC, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 12.º e no n.º 1 do artigo 26.º;
- f) Ministar instrução em violação do disposto no n.º 1 do artigo 14.º e no n.º 1 do artigo 27.º; g) A violação do disposto no n.º 4 do artigo 14.º;
- h) A pilotagem de aeronaves de voo livre com outro ocupante sem que o piloto possua a qualificação específica prevista no n.º 5 do artigo 16.º;
- i) A violação do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 18.º, bem como das disposições constantes da legislação complementar e regulamentar aplicáveis previstas no n.º 3 do mesmo artigo; j) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 19.º; l) A violação do disposto no n.º 3 do artigo 20.º;
- m) A não comunicação ao INAC das situações pre-vistas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 22.º, em

- violação do disposto no n.º 3 do mesmo artigo;
- n) A pilotagem de ultraleves em violação do disposto nos n.ºs 1e2do artigo 24.º; o) A violação do disposto nos n.ºs 1e2do artigo 31.º;
  - p) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 33.º;
  - q) A violação do disposto nos n.ºs 1,2e3do artigo 36.º, bem como das disposições constantes da legislação e regulamentos aplicáveis previstos no n.º 5 do mesmo artigo;
  - r) O fabrico nacional de aeronaves por organizações não autorizadas pelo INAC, nos termos do artigo 37.º;
  - s) O fabrico nacional de aeronaves cujo projecto, modelo e seus componentes não sejam aprovados pelo INAC, em conformidade com o disposto no artigo 38.º;
  - t) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 41.º; u) A pilotagem de aeronaves de voo livre e de ultraleves sem seguro válido;
  - v) A pilotagem de aeronaves de voo livre sem as qualificações necessárias definidas em regulamentação complementar específica, nos termos do artigo 16.º;
  - x) A prestação de falsas declarações ou a falsificação de documentos com vista à obtenção de licenças, qualificações, certificados, homologações e autorizações previstos neste diploma, bem como a introdução de alterações, rasuras ou aditamentos nestes últimos, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal a que houver lugar, nos termos da lei;
  - z) A realização de exames teóricos e práticos por quem não possua autorização de examinador dada pelo INAC, nos termos do n.º 4do artigo 14.º e das alíneas b)e c)don.º 4do artigo 27.º

## 2 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil grave:

- a) A pilotagem de aeronaves de voo livre e ultraleves sem as respectivas licenças e qualificações válidas;
- b) Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 3.º enon.º 5 do artigo 51.º, a utilização das aeronaves previstas no presente diploma para um fim diferente daqueles que se encontram previstos nos n.ºs 1e2do artigo 3.º;
- c) A violação do disposto no n.º 2 do artigo 9.º; d) A falta de pedido de emissão de novo certificado de voo, nos termos do n.º 4 do artigo 20.º; e) A violação do disposto nos n.ºs 4e6do artigo 36.º;
- f) A importação de aeronaves sem que o respectivo modelo tenha sido previamente homologado pelo INAC, nos termos do n.º 1do artigo 39.º;
- g) A violação do n.º 3 do artigo 39.º

## 3 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil leve:

- a) O não cumprimento do disposto no artigo 5.º; b) O não cumprimento dos prazos previstos no n.º 4 do artigo 20.º enon.º 3 do artigo 22.º; c) A violação do disposto no n.º 2 do artigo 23.º;
- d) A violação do disposto no n.º 5 do artigo 26.º; e) A violação do disposto no n.º 2 do artigo 34.º; f) A violação do disposto nos n.ºs 2e3do artigo 41.º;
- g) A operação de um ultraleve com o certificado de voo em mau estado de conservação por forma a tornar ilegível algum dos seus elementos;
- h) A operação de uma aeronave por um piloto com a licença de pilotagem em mau estado de conservação por forma a tornar ilegível algum dos seus elementos.

## **Artigo 47.º**

### **Processamento das contra-ordenações**

1 — Compete ao INAC, nos termos do Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei

.n.º 145/2002, de 21 de Maio, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação, bem como proceder à aplicação das coimas e das sanções acessórias.

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

3 — O montante das coimas cobradas pelo INAC em execução do presente decreto-lei reverte para este Instituto, para as entidades participantes previstas no artigo 42.º e para o Estado nas percentagens de 30 %, 10 % e 60 %, respectivamente.

### **Artigo 48.º**

#### **Sanções acessórias**

Nos casos previstos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 46.º, o INAC pode, nos termos previstos na secção II do capítulo II do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, e no artigo 21.º do Regime Geral das Contra-Ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 1 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, determinar, como sanção acessória, a suspensão da licença ou qualificação de pilotagem ou da qualificação de instrutor, por período não superior a dois anos, e ainda a publicidade da punição por contra-ordenação, nos termos do artigo 13.º do Regime das Contra-Ordenações Aeronáuticas Civis.

## **CAPÍTULO VII**

### **Disposições finais e transitórias**

#### **Artigo 49.º**

##### **Taxas**

São devidas taxas, de montantes a fixar por portaria do ministro responsável pelo sector da aviação civil:

- a) Pela autorização de organizações de formação; b) Pela autorização de voos a solo a alunos-pilotos; c) Pela realização de exames teóricos e práticos previstos no presente diploma; d) Pelas autorizações de examinador; e) Pelas verificações anuais da aptidão física e mental dos pilotos de voo livre, previstas no n.º 2 do artigo 12.º;
- f) Pela emissão, reemissão, renovação e revalidação das licenças de pilotagem e respectivas qualificações;
- g) Pela validação ou conversão das licenças de pilotagem e autorizações de organizações de formação estrangeiras;
- h) Pelo reconhecimento de acções de formação ministradas por organizações de formação autorizadas por outras autoridades aeronáuticas, para efeitos de licenciamento dos pilotos de voo livre e ultraleves;
- i) Pela inscrição dos ultraleves no Registo Aeronáutico Nacional; j) Pela emissão e revalidação do certificado de voo; l) Pela realização de provas de proficiência; m) Pela emissão da autorização de organizações de fabrico nacional de aeronaves; n) Pela aprovação do modelo de aeronave; o) Pela homologação do modelo de aeronave; p) Pelo termo de abertura e autenticação da cader neta de voo individual de registo de experiência, diário de navegação e caderneta de motor.

**Artigo 50.º**  
**Regulamentação**

Em cumprimento das remissões contidas no presente diploma para regulamentação complementar, é aprovado apenas um regulamento próprio do INAC para cada uma das categorias estabelecidas no n.º 1 do artigo 1.º do presente diploma.

**Artigo 51.º**  
**Disposições transitórias**

1 — Os certificados de voo válidos à data de publicação deste diploma:

- a) Emitidos há mais de 10 anos, mantêm-se em vigor pelo período de três meses a contar da data de entrada em vigor do presente diploma;
- b) Emitidos há menos de 10 e há mais de 5 anos, mantêm-se em vigor pelo período de um ano a contar da data de entrada em vigor deste diploma;
- c) Emitidos há menos de cinco anos, mantêm-se em vigor pelo prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor deste diploma.

2 — Findos os prazos estabelecidos no número anterior, os certificados de voo devem ser revalidados nos termos do artigo 20.º, com base nos requisitos técnicos que permitiram a emissão do certificado de voo que possuem.

3 — Todas as licenças de pilotagem de ultraleves válidas à data da publicação deste diploma são consideradas licenças PU, considerando-se também como válidas as actuais qualificações de instrutor e de radiotelefonia nelas averbadas.

4 — Todos os pilotos e instrutores com registo na Federação Portuguesa de Voo Livre à data da entrada em vigor do presente diploma consideram-se titulares de licenças válidas.

5 — Enquanto não for publicada a regulamentação prevista no n.º 3 do artigo 3.º, a utilização de ultraleves e a respectiva pilotagem nas condições ali previstas ficam sujeitas às normas em vigor para aeronaves certificadas para trabalho aéreo.

**Artigo 52.º**  
**Norma revogatória**

São revogados o Decreto-Lei n.o 71/90, de 2 de Março, e a Portaria n.o 45/94, de 14 de Janeiro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 14 de Outubro de 2004. — *Pedro Miguel de Santana Lopes* — *António José de Castro Bagão Félix* — *Daniel Viegas Sanches* — *José Pedro Aguiar Branco* — *António Luís Guerra Nunes Mexia*.

Promulgado em 30 de Novembro de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 7 de Dezembro de 2004.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Miguel de Santana Lopes*.