



**MINISTÉRIO PÚBLICO  
PORTUGAL**

PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA  
CONSELHO SUPERIOR DO  
MINISTÉRIO PÚBLICO

PROPOSTA DE LEI N.º 55/XV/1.<sup>a</sup>

***Cria o regime jurídico aplicável ao controlo e fiscalização do pessoal crítico para a segurança da aviação civil em exercício de funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas***

---

A Assembleia da República, através da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, solicitou a emissão de parecer escrito sobre o Projeto de Lei n.º 55/XV/1.<sup>a</sup> (Governo), que aprova o regime aplicável ao controlo e fiscalização do pessoal crítico para a segurança da aviação civil em exercício de funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, procedendo ainda à alteração do Código Penal.

**I. Objeto do Projeto de Lei**

A exposição de motivos é suficientemente clara no sentido de nos esclarecer quais os principais objetivos da proposta de Lei em análise:

*"No setor da aviação civil, a segurança operacional da navegação aérea, bem como de bens e terceiros à superfície, assume especial importância, existindo um vasto conjunto de normas aplicáveis a este setor, que é um dos mais regulados a nível internacional, europeu e nacional.*

*Entre as várias normas existentes merecem singular destaque as que proíbem o pessoal aeronáutico, ou outro, de desempenhar funções sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas que possam comprometer o exercício de tais funções de forma segura e adequada.*



**MINISTÉRIO PÚBLICO  
PORTUGAL**

PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA  
CONSELHO SUPERIOR DO  
MINISTÉRIO PÚBLICO

*Importa criar um regime legal claro e adequado, que confira segurança jurídica aos seus destinatários e às autoridades fiscalizadoras e que defina, de forma clara, normas aplicáveis ao controlo e fiscalização do pessoal com funções críticas para a segurança da aviação civil, aqui se incluindo os exames a efetuar, o equipamento utilizado e a definição da taxa de álcool no sangue a partir da qual se considera que o examinando se encontra sob influência de álcool.*

*Assim, importa proibir o exercício de funções por parte de pessoal sob influência de álcool, considerando-se como tal quem apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,2 g/l. Tal valor, para além de se encontrar já previsto na alínea f) do n.º 2 do artigo 70.º do Decreto-Lei n.º 289/2003, de 14 de novembro, na sua redação atual, no que respeita aos membros da tripulação de aeronaves, encontra-se também previsto como meio aceitável de conformidade aprovado pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação, no que respeita ao modo de cumprimento da norma CAT.GEN.MPA.100 do anexo IV ao Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas. Para além disso, este valor já se encontra previsto no regime jurídico do setor rodoviário para um conjunto de situações específicas, tipificadas no n.º 3 do artigo 81.º do Código da Estrada, e que aqui se podem replicar, quanto aos bens jurídicos a tutelar e ao risco em presença, tratando-se assim de um regime bastante experimentado e com provas dadas em termos de eficácia e de resultados.*

*Ademais, a opção pela manutenção da taxa de alcoolemia de 0,2 g/l, sustenta-se cientificamente (...).*

*Por fim, importa também alterar os artigos 69.º e 101.º do Código Penal e aditar um artigo 292.º-A, no sentido de os referidos artigos passarem a abranger expressamente situações atinentes à pilotagem de aeronaves, com ou sem motor, em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. (...)"*



## II. Apreciação

Importará primeiramente referir que a proposta em análise está de acordo com o seu propósito anunciado na exposição de motivos, razão pela qual, desse ponto de vista, a mesma é merecedora da nossa concordância.

Impõe-se, no entanto, relativamente à concreta redação das normas propostas suscitar algumas questões.

Assim, no que respeita ao **artigo 2.º**, norma atinente a *definições*, afigura-se-nos que em complemento de todas as aí constantes deveria ainda figurar o que se deverá entender por *“área de movimento dos aeródromos”*, conceito presente no diploma legal em análise e cuja concretização nesta norma permitirá umas maiores segurança e homogeneidade na aplicação da lei.

Quanto ao **n.º 3 do artigo 3.º**, uma pequena nota apenas para alertar da necessidade de concordância da contração da preposição **de** e do artigo com o nome a que se reporta o texto (no caso, *taxa*), em consequência sugerindo-se a seguinte correção (a negrito): *“3 - A conversão dos valores **da** TAE em TAS é baseada no princípio de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado é equivalente a 2,3 g de álcool por litro de sangue.”*

Relativamente ao **n.º 5** desta norma, e na busca de uniformização terminológica, sugere-se a adoção da mesma fórmula utilizada no n.º 1 do artigo 21.º aquando da referência a outro instrumento legal (no caso deste n.º 5, a Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de agosto), devendo aditar-se a expressão *“ou em ato normativo que a substitua”*.

Tal norma adotaria, pois, a seguinte redação:



**MINISTÉRIO PÚBLICO**  
PORTUGAL

PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA  
CONSELHO SUPERIOR DO  
MINISTÉRIO PÚBLICO

*"5 - Os requisitos a que devem obedecer os analisadores quantitativos, o modo como se deve proceder à recolha, acondicionamento e expedição das amostras biológicas destinadas às análises laboratoriais, os procedimentos a aplicar na realização das referidas análises e os tipos de exames médicos a efetuar para deteção dos estados de influenciado por álcool ou por substâncias psicotrópicas são os previstos na Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de agosto ou em ato normativo que a substitua."*

Na proposta de Lei em análise, dispõe o **n.º 3 do artigo 10.º** que:

*"3 - No prazo máximo de 30 dias a contar da data da receção da amostra, a delegação do INMLCF, I. P. que proceder ao exame envia o resultado obtido à entidade fiscalizadora que o requereu."*

Não poderemos deixar de notar que se nos afigura como demasiado longo o período máximo de 30 dias para obtenção do resultado da análise. Desconhece-se a existência de razões científicas para o efeito. Porém, quer de um ponto de vista prático, quer jurídico, tal demora é geradora de um longo período de indefinição no tocante à idoneidade da pessoa examinada para o exercício de uma função de tão grande responsabilidade e, simultaneamente, para a respetiva situação laboral. (veja-se o no artigo 13.º, n.º 4 da proposta).

Propendemos, pois, para que seja fixado um prazo mais curto, desde que tal se mostre praticável.

Dispõe o **n.º 3 do artigo 11.º** da proposta que: *" O médico que realizar o exame deve seguir os procedimentos previstos no número anterior (...)"*. Sucede que o número anterior a tal norma não prevê quaisquer procedimentos, pelo que deverá tal previsão ser corrigida nos termos que forem julgados adequados, seja retirando essa menção, seja aí prevendo os aludidos procedimentos.



**MINISTÉRIO PÚBLICO**  
PORTUGAL

PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA  
CONSELHO SUPERIOR DO  
MINISTÉRIO PÚBLICO

No que tange ao **n.º 3 do artigo 16.º**, valem as considerações por nós expendidas a propósito do n.º 3 do artigo 10.º.

Prevê o **n.º 1 do artigo 22.º** o dever de os pilotos comandantes das aeronaves realizarem os exames previstos nos artigos 5.º e 13.º aos restantes tripulantes da aeronave, de voo e de cabina, sempre que, no exercício de funções, existirem indícios de que os mesmos se encontram sob influência de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas ou, em alternativa, solicitar a presença de autoridade ou agente de autoridade para o efeito.

Da leitura conjugada desta norma com o constante dos referidos artigos 5.º e 13.º afigura-se-nos que o pretendido será que se proceda à realização dos exames de rastreio previstos no n.º 1 destas normas, pois não se vislumbra a exequibilidade de um comandante proceder, por exemplo, à realização de colheita de sangue para análise a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º.

Partindo deste pressuposto, entendemos que, por uma questão de clareza e rigor, a menção ao n.º 1 dos artigos 5.º e 13.º referidos no texto da norma em análise deverá do mesmo constar.

Entendemos ainda que esta norma deveria conter um n.º 4, no qual se deveria prever a necessidade de ser garantida formação aos pilotos comandantes para a realização dos exames aludidos no n.º 1, assim como identificar as entidades que deverão ministrada tal formação.

Finalmente, o normativo em análise deveria ainda conter a previsão dos procedimentos a realizar em caso de resultado positivo no exame de rastreio realizado nos termos do seu n.º 1.



**MINISTÉRIO PÚBLICO**  
PORTUGAL

PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA  
CONSELHO SUPERIOR DO  
MINISTÉRIO PÚBLICO

O **n.º 1 do artigo 26.º** utiliza uma abreviatura – (RCAC) – para identificar o regime jurídico aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro – o regime aplicável às contraordenações aeronáuticas civis.

Por uma questão de completa informação e mais fácil compreensão de todos os destinatários do texto legal, entendemos que o texto da norma beneficiaria em conter por extenso a identificação do aludido regime jurídico na primeira vez em que o menciona, sem prejuízo de daí em diante ser utilizada a respetiva abreviatura.

### **III. Conclusão**

Por tudo quanto fica exposto, consideramos estar perante intervenção legislativa que configura uma legítima opção política, sem prejuízo das questões identificadas.

Eis o parecer do CSMP.

\*

Lisboa, 11 de abril de 2023