

bairros municipais no âmbito da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa.

O estudo dos problemas concretos suscitados pela referida integração torna, porém, patente a necessidade de alterar algumas das disposições constantes daquele diploma para que se possa assegurar o criterioso aproveitamento, em benefício dos utentes, da experiência acumulada ao longo de vários anos de funcionamento, bem assim os justos interesses dos trabalhadores que prestam serviço nos aludidos centros.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º É dado por findo o regime de instalação dos centros sociais a que se refere o Decreto-Lei n.º 340/76, de 12 de Maio.

Art. 2.º Os trabalhadores actualmente ao serviço nestes centros serão integrados mediante lista nominativa, visada pelo Tribunal de Contas e publicada no *Diário da República*:

- a) Em lugares do quadro do pessoal da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa para os quais possuam as habilitações legais;
- b) Nos lugares que actualmente ocupam, quando não se verifique a hipótese referida na alínea anterior, os quais se considerarão aumentados ao quadro.

Art. 3.º Os lugares a que se refere a alínea *b*) do artigo anterior considerar-se-ão extintos à medida que vagarem.

Mário Soares — Henrique Teixeira Queirós de Barros — Joaquim Jorge de Pinho Campinos — Henrique Medina Carreira — Armando Bacelar.

Promulgado em 18 de Junho de 1977.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 274/77 de 4 de Julho

Nos termos do artigo 5.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, ou Convenção de Chicago de 1944, o acesso aos aeroportos de cada Estado Contratante de aeronaves dos outros Estados Contratantes em voo não integrado num serviço aéreo regular é inteiramente livre ou está sujeito a regulamentos, condições ou restrições consoante a escala tenha fins puramente técnicos ou se destine ao embarque ou desembarque de tráfego.

A necessidade de estabelecer tais regulamentos e definir tais condições ou restrições só veio a fazer-se sentir a partir dos anos cinquenta, isto é, à medida

que os voos não regulares foram perdendo o seu carácter ocasional e ocupando lugar cada vez mais importante na indústria do transporte aéreo.

Foi essa a razão de ser do Acordo Multilateral Relativo aos Direitos Comerciais dos Serviços Aéreos não Regulares Europeus, assinado em Paris em 30 de Abril de 1956, através do qual foram liberalizadas certas categorias de voos em benefício dos operadores dos Estados Membros da Comissão Europeia da Aviação Civil (CEAC) dele signatários.

A progressiva expansão e diversificação dos voos não regulares veio tornar necessária uma categorização bastante mais ampla do que a abrangida pelo Acordo Multilateral de 1956. As novas categorias de voos, definidas no âmbito da CEAC, têm sido objecto de numerosas recomendações deste mesmo organismo e, algumas delas, de entendimentos entre os respectivos Estados Membros, por um lado, e os Estados Unidos e Canadá, por outro.

Com o presente decreto-lei procura-se definir as formas de actuação das autoridades responsáveis pela aplicação da regulamentação a que se referem os parágrafos anteriores e dar às entidades exploradoras dos voos não regulares e respectivos utentes as garantias de que carecem.

Nestes termos:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

(Definições)

1. Para os efeitos deste decreto-lei, entender-se-á por:

Escala técnica — utilização de um aeroporto para fins que não sejam o embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga;

Grupo de transportadores — dois ou mais transportadores participando na realização por conta do mesmo fretador de voos da mesma categoria entre o mesmo país de origem e cada uma das parcelas do território português;

Parcelas do território português — continente, Madeira e Açores;

Serviço aéreo não regular — voo ou série de voos operados sem sujeição a normas governamentais sobre regularidade, continuidade e frequência e destinados a satisfazer necessidades específicas de transporte de passageiros e respectiva bagagem ou de carga em aeronaves utilizadas por conta de um ou mais fretadores, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento;

Transportador — empresa de navegação aérea nacional ou estrangeira autorizada a efectuar serviços de transporte aéreo;

Transportador não regular — transportador autorizado a efectuar exclusivamente serviços não regulares de transporte aéreo;

Voos intra-europeus — voos efectuados entre os territórios europeus dos Estados Membros da Comissão Europeia da Aviação Civil, mas sem exclusão dos arquipélagos da Madeira, dos Açores e das Canárias.

2. Para simplificação do texto, empregar-se-á:

Acordo Multilateral de 1956 por: Acordo Multilateral Relativo aos Direitos Comerciais dos Serviços Aéreos não Regulares Europeus, assinado em Paris em 30 de Abril de 1956 e aprovado pelo Decreto-Lei n.º 41 815, de 9 de Agosto de 1958;

CEAC por: Comissão Europeia da Aviação Civil;
OACI por: Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 2.º

(Âmbito de aplicação)

1. O presente decreto-lei é aplicável aos serviços aéreos internacionais não regulares no que respeita ao sobrevoos do território português e à utilização dos respectivos aeroportos por transportadores regulares ou não regulares estrangeiros de Estados Contratantes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

2. Os voos não regulares de outros transportadores estrangeiros serão tratados caso a caso, segundo os seus méritos.

3. Este diploma é ainda aplicável aos serviços aéreos internacionais não regulares, a realizar por transportadores nacionais, regulares ou não regulares, sem prejuízo, porém, de obrigações e direitos consignados nos respectivos contratos de concessão ou licenças de transportes aéreos.

Artigo 3.º

(Tráfego de cabotagem)

1. É vedado às aeronaves matriculadas em qualquer país estrangeiro o embarque de tráfego num ponto do território português com destino a outro ponto do mesmo território, ainda que com escala em território estrangeiro, salvo mediante autorização especial concedida pelas autoridades aeronáuticas portuguesas.

2. Quando autorizado, o transporte de tráfego a que se refere o parágrafo anterior ficará sujeito às disposições do presente decreto-lei.

CAPÍTULO II

Classificação e regime de autorização

Artigo 4.º

(Classificação dos voos)

1. Quanto à frequência com que se realizem, os voos não regulares classificam-se em:

a) *Voos isolados* — os que determinado transportador realize em número não superior a um por mês, independentemente da respectiva categoria, entre o mesmo país e cada uma das parcelas do território português, considerando-se como um único voo o transporte de ida e volta do mesmo grupo

de passageiros ou da mesma carga, desde que não haja mudança de transportador;

b) *Pequena série* — voos que determinado transportador ou grupo de transportadores realizem, em número não superior a quatro em cada dois meses civis consecutivos, independentemente da respectiva categoria, entre o mesmo país e cada uma das parcelas do território português;

c) *Grande série* — voos cujo número exceda o máximo fixado para a pequena série e que, quanto ao mais, caibam na definição desta.

2. Quanto aos objectivos determinantes da sua realização, os voos não regulares classificam-se em:

a) *Voos de emergência* — os que se efectuem com fins humanitários ou em caso de necessidade imperiosa;

b) *Voos de táxi* — os que se efectuem com carácter eventual e a pedido para ponto de destino determinado pelo utilizador ou utilizadores, não comportem capacidade superior a dez lugares para passageiros e em que não haja revenda ao público de capacidade sobrança na aeronave;

c) *Voos para uso próprio* — os que se efectuem quer em regime de fretamento de toda a capacidade da aeronave por conta de uma mesma pessoa singular ou colectiva, quer por conta do próprio transportador, para o transporte:

1) Do seu pessoal ou das suas mercadorias; ou

2) De pessoas associadas ao fretador;

e em que prevaleça o carácter ocasional, nenhuma parte da capacidade seja revendida, os passageiros não partilhem entre si preço de fretamento e não haja arranjos de natureza comercial para o pagamento total ou parcial, directo ou indirecto, do custo do voo por outras pessoas que não sejam o fretador ou proprietário da aeronave, sem prejuízo de, no que se refere a voos de carga, o fretador poder reaver da pessoa ou pessoas a quem as mercadorias se destinam efectivamente a totalidade ou parte do custo do transporte como parte integrante do preço de mercadorias;

d) *Voos para viagens turísticas* — os que se efectuem em regime de fretamento de toda a capacidade da aeronave por conta de uma ou mais pessoas, singulares ou colectivas (organizadores), para viagens turísticas ou abertas ao público em geral ou reservadas a indivíduos ligados entre si por afinidades associativas e organizadas, em ambos os casos de acordo com requisitos especiais, com vista à deslocação de pessoas, individualmente ou em grupo, quer para seu aprazimento, em razão do itinerário ou do local de destino, quer para participar em manifestações culturais, religiosas, profissionais, desportivas ou outras.

3. Por portaria do Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, em ordem a satisfazer necessidades de transporte aéreo não regular ou compromissos assumidos pelo País em acordos e convenções internacionais, poderá esta classificação dos voos não regulares ser alterada, desdobrada ou completada com outras categorias de voos para os quais o mesmo diploma estabelecerá as respectivas condições de exploração e regime de autorização.

Artigo 5.º

(Regime de autorização)

1. Os voos não regulares carecem de autorização, salvo nos casos para os quais se estabeleça expressamente um regime de simples notificação prévia.

2. Sem prejuízo de qualquer condicionalismo que deva ser imposto por motivo de congestionamento de tráfego, ficarão sujeitos apenas a notificação prévia:

- a) Os voos não regulares que façam escala puramente técnica no território português;
- b) Os voos de emergência;
- c) Os voos de táxi intra-europeus;
- d) Os voos para uso próprio:
 - i) Por conta do transportador, qualquer que seja o país de matrícula das aeronaves e a origem ou destino do voo;
 - ii) Em regime de fretamento, quando de âmbito intra-europeu e efectuados em aeronaves matriculadas em Estados que sejam parte do Acordo Multilateral de 1956;
- e) Os voos isolados de qualquer categoria (exceptuados os voos de carga) de âmbito intra-europeu, quando efectuados em aeronaves matriculadas em Estados que sejam parte do Acordo Multilateral de 1956.

3. A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil poderá exigir dos transportadores quaisquer informações adicionais sobre os voos mencionados nas alíneas c), d) e e) do n.º 2 e impedir a sua realização quando dela resulte prejuízo para os serviços aéreos regulares.

4. Os pedidos de autorização e as notificações deverão conter as informações referidas em formulário que constará do *Manual de Informação Aeronáutica — AIP Portugal*, podendo ser apresentados por carta, telex ou telegrama. Os pedidos deverão ser dirigidos à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, e as notificações, quando relativas a voos isolados ou a pequenas séries, directamente aos aeroportos. No caso de grandes séries, a notificação deverá ser endereçada à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

Artigo 6.º

(Prazos)

1. Sem prejuízo dos prazos que venham a ser estabelecidos nos termos do n.º 3 do artigo 4.º, as notificações e os pedidos de autorização de voos não regulares, bem como qualquer alteração nas respec-

tivas condições de operação, deverão ser transmitidos à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil ou aos aeroportos com a maior antecedência possível, no interesse da segurança e facilitação das operações e da rápida obtenção da resposta a que haja lugar.

2. Os pedidos recebidos fora dos prazos que venham a ser fixados só poderão ser considerados favoravelmente por despacho do Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, ouvidas outras entidades interessadas, e desde que o prazo não seja elemento essencial para a caracterização do voo em causa.

Artigo 7.º

(Utilização dos voos)

Os voos não regulares não poderão ser utilizados para transportar num mesmo sentido passageiros que iniciem uma viagem e passageiros que, tendo terminado a sua estadia, regressem ao seu ponto de origem.

CAPÍTULO III

Competência e critérios de apreciação

Artigo 8.º

(Competência)

1. Quando, nos termos deste regulamento, os voos careçam de autorização, será esta da competência:

- a) Do Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, no caso de grandes séries;
- b) Do director-geral da Aeronáutica Civil, nos restantes casos.

2. As competências atribuídas neste artigo poderão ser objecto de delegação.

Artigo 9.º

(Critérios gerais de aprovação)

1. Os pedidos de autorização de voos não regulares deverão ser apreciados tendo em conta: a observância das disposições do presente decreto-lei; a idoneidade técnica e financeira do transportador; a sua justificação face às necessidades do mercado, e a compatibilidade das condições oferecidas para a sua realização com o desenvolvimento são e ordenado da indústria do transporte aéreo.

2. Ainda que satisfazendo aos critérios indicados no número anterior, o deferimento dos pedidos de autorização de voos não regulares poderá ficar sujeito a limites máximos de capacidade de transporte e a limites mínimos de preço, nos casos e condições a estabelecer por portaria conjunta dos Secretários de Estado do Comércio Externo, do Turismo e dos Transportes e Comunicações.

3. Poderá recusar-se a autorização para realização de voos não regulares quando se verifique não haver por parte dos países de nacionalidade das companhias transportadoras reciprocidade de tratamento aos transportadores portugueses.

CAPÍTULO IV

Protecção dos passageiros

Artigo 10.º

(Responsabilidade dos transportadores)

1. Salvo no que respeita aos voos de emergência, cada transportador estrangeiro que pretenda iniciar a exploração de serviços não regulares de e para o território português deverá satisfazer às seguintes condições:

- a) Achar-se inscrito na Direcção-Geral da Aeronáutica Civil como transportador autorizado a efectuar serviços internacionais não regulares;
- b) Ter apresentado uma garantia bancária a favor da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil emitida por instituição de crédito português, destinada a assegurar o bom cumprimento das suas obrigações nos termos do presente decreto-lei ou contraídas em benefício dos passageiros nos termos do contrato de fretamento, e ainda o pagamento de quaisquer taxas e encargos de sua responsabilidade;
- c) Ter apresentado o certificado de seguro de responsabilidade civil de transportador por danos causados aos passageiros, bagagens e mercadorias transportadas ou a terceiros à superfície.

2. Para aceitar a inscrição a que se refere a alínea a) do número anterior a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil poderá exigir do transportador um certificado de competência emitido pelas respectivas autoridades aeronáuticas como documento comprovativo de que as suas operações obedecem às disposições legais e regulamentares em vigor no país de nacionalidade do transportador.

3. Além das condições expressas no n.º 1, a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil poderá exigir que o transportador estrangeiro faça a prova, sob pena de os seus pedidos serem indeferidos, de que dispõe de equipamento de voo próprio com dimensão adequada à exploração dos serviços que pretende realizar de ou para o território português.

4. Excepto quando se trate de grandes séries de voos, poderão dispensar-se os requisitos estabelecidos nas alíneas b) e c) do n.º 1, com a condição de a autoridade aeronáutica de que dependa o transportador ou a representação diplomática ou consular do seu país em Portugal ou outra entidade considerada idónea para o efeito declarar que assume as responsabilidades inerentes ao voo ou voos em causa.

5. Consideram-se como tendo satisfeito os requisitos referidos no n.º 1 os transportadores estrangeiros que tenham sido designados para a exploração de serviços aéreos regulares ao abrigo de acordos celebrados com Portugal e que estejam efectivamente explorando tais serviços.

Artigo 11.º

(Publicidade)

A publicidade relativa a serviços não regulares deverá conter expressamente todas as condições em que

tais serviços e as viagens a que se destinam são oferecidos ao público de acordo com o que estiver regulamentado para a categoria de voos de que se trate.

Artigo 12.º

(Responsabilidade dos fretadores)

1. O contrato de fretamento de uma aeronave para realização de serviços aéreos não regulares será estabelecido entre o transportador e a pessoa ou pessoas, singulares ou colectivas, interessadas na realização do voo (fretadores), podendo exigir-se que estas sejam representadas por agentes de viagens.

2. A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil poderá não autorizar a realização dos voos quando o fretador da aeronave não reúna as condições reputadas convenientes para a observância das disposições deste decreto-lei ou das responsabilidades que deva assumir relativamente aos passageiros ou à carga a transportar.

3. As prescrições a que devem obedecer os agentes de viagens para poderem organizar viagens em transportes aéreos não regulares, nomeadamente no que se refere às responsabilidades que tenham de assumir perante os passageiros e à observância das condições de transporte e alojamento que tenham sido oferecidas ao público, conforme o disposto no artigo 11.º deste diploma, serão fixadas por portaria conjunta dos Secretários de Estado do Comércio Externo, do Turismo e dos Transportes e Comunicações.

CAPÍTULO V

Sanções

Artigo 13.º

(Indeferimento)

1. Serão indeferidos os pedidos de autorização para voos não regulares em relação aos quais se verifique:

- a) Que não são documentados em tempo oportuno com os elementos considerados indispensáveis para a sua apreciação;
- b) Que não satisfazem às disposições do capítulo IV deste regulamento.

2. Se os factos referidos nas alíneas do número anterior só vierem a ser apurados depois de emitidas as respectivas autorizações, serão estas consideradas nulas e de nenhum efeito.

Artigo 14.º

(Multas)

1. Será punida com multa de 25 000\$ a 500 000\$ a oferta de transporte não regular ou a sua realização nas seguintes condições:

- a) Por entidade não autorizada a fazê-lo, nos termos do presente diploma;
- b) Com inobservância dos requisitos estabelecidos para a categoria do voo em causa;
- c) Sem subordinação aos limites da respectiva autorização;

- d) Em desconformidade com os elementos que constem do pedido de autorização;
- e) Se a respectiva publicação for feita em contravenção dos requisitos estabelecidos para a categoria de voo em causa;
- f) Se for efectuado o reembolso ao utente do voo da totalidade ou parte do preço correspondente ao alojamento no estabelecimento hoteleiro no local de destino ou a quaisquer outros serviços incluídos no preço global da viagem, sempre que nesses voos o respectivo preço abranja não só o transporte aéreo, mas também acomodação e outros serviços.

2. Pela inobservância de qualquer das disposições deste diploma a que não corresponda outra sanção ao transportador passível de multa de 5000\$ a 50 000\$.

Artigo 15.º

(Cancelamento e proibição de efectuar voos)

Sem prejuízo das sanções previstas nos artigos anteriores, poderão ser canceladas pelas autoridades competentes as autorizações já concedidas ao transportador responsável pela contravenção ou determinada a proibição temporária ou definitiva de o transportador efectuar voos de ou para o território português.

Artigo 16.º

(Responsabilidade civil)

A aplicação das penas cominadas no presente diploma não isenta os infractores da responsabilidade civil nos termos da lei.

Artigo 17.º

(Pagamento de multas, despesas judiciais e indemnizações)

1. O pagamento das multas será efectuado no Banco de Portugal, como Caixa Geral do Tesouro, mediante guias passadas pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, dentro do prazo de trinta dias, contado da data da notificação ao transportador.

2. Quando o pagamento da multa se não efectue dentro do prazo determinado no número anterior, será ordenada pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil a sua cobrança coerciva pelos tribunais das contribuições e impostos, constituindo título executivo certidão passada pela mesma Direcção-Geral, extraída de livros ou documentos donde conste a importância em dívida e com os demais requisitos exigidos no artigo 156.º do Código de Processos das Contribuições e Impostos.

3. O pagamento das multas, despesas judiciais e eventuais indemnizações devidas será efectuado por força da garantia bancária que tiver sido prestada nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 10.º deste diploma. Se tal garantia não tiver sido prestada ou for julgada insuficiente, o Ministério Público ou os interessados poderão requerer o arresto da aeronave utilizada na prática da contravenção.

Artigo 18.º

(Competência para aplicação das sanções)

1. A aplicação das sanções referidas neste diploma é da competência do director-geral da Aeronáutica Civil, que tomará em consideração a gravidade e frequência das infracções cometidas.

2. Da decisão do director-geral da Aeronáutica Civil que aplicar qualquer das sanções a que se refere o número anterior cabe recurso, sem efeito suspensivo, para o Ministro dos Transportes e Comunicações, o qual deverá ser interposto no prazo de quinze dias, contados da data em que o transportador tiver sido notificado.

Artigo 19.º

(Cadastro dos transportadores)

Para cumprimento do disposto neste capítulo, deverá a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil constituir e manter actualizado um cadastro individual dos transportadores que tenham organizado ou realizado voos não regulares de e para o território português.

Artigo 20.º

(Fiscalização)

Compete à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, através de funcionários designados para o efeito, fiscalizar o cumprimento do estabelecido neste diploma, para o que terão acesso às aeronaves com início de viagem em território nacional, aos locais de venda e verificação de bilhetes, quer dentro quer fora dos aeroportos, e bem assim aos estabelecimentos hoteleiros.

Artigo 21.º

(Interpretação)

As dúvidas suscitadas na interpretação e aplicação do presente decreto-lei serão resolvidas por despacho do Ministro dos Transportes e Comunicações.

Mário Soares — Henrique Teixeira Queirós de Barros — Joaquim Jorge de Pinho Campinos — Emílio Rui da Veiga Peixoto Vilar.

Promulgado em 18 de Junho de 1977.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

Decreto Regulamentar n.º 46/77

de 4 de Julho

Logo que Portugal se tornou signatário da Convenção da Aviação Civil Internacional — aprovada pelo Decreto-Lei n.º 36 158, de 17 de Fevereiro de 1948, e ratificada em 28 de Abril de 1948 — parte das disposições do Regulamento de Navegação Aérea, aprovado pelo Decreto n.º 20 062, de 13 de Julho de 1931, perderam actualidade face ao disposto no artigo 37.º da Convenção Com efeito, nos termos deste norma-