

Artigo 12.º

Despesas de funcionamento

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as despesas decorrentes da instalação e funcionamento dos julgados de paz criados pelo presente diploma, incluindo as relativas ao pessoal a eles afecto, são suportadas nos termos dos protocolos celebrados entre o Ministério da Justiça e os municípios referidos no artigo 1.º

2 — As despesas com a remuneração dos juizes de paz e com o pagamento dos honorários dos mediadores são suportadas pelo Ministério da Justiça, nos termos a definir por portaria do Ministro da Justiça.

Artigo 13.º

Instalação

Os julgados de paz criados pelo presente diploma entram em funcionamento na data que, para o efeito, seja determinada na portaria que, nos termos do n.º 3 do artigo 3.º da Lei n.º 78/2001, de 13 de Julho, proceda à respectiva instalação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 31 de Outubro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona*.

Promulgado em 22 de Dezembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Dezembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

Decreto-Lei n.º 10/2004

de 9 de Janeiro

O Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) é um instituto público dotado de personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira e património próprio, criado pelo Decreto-Lei n.º 133/98, de 15 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 145/2002, de 21 de Maio, tendo por finalidade supervisionar, regulamentar e inspecionar o sector da aviação civil.

Considerando que as atribuições do INAC consistem, nomeadamente, nos correspondentes poderes de inspecção e de fiscalização do cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos aplicáveis no âmbito dessas mesmas atribuições, incumbe-lhe, designadamente, instaurar, instruir e decidir os processos de contra-ordenação da sua competência e aplicar as respectivas coimas e sanções acessórias.

A aviação civil constitui um sector de actividade económica em constante evolução e de complexidade crescente, o que impõe, para ser eficaz, a necessidade de um regime de contra-ordenações próprio.

Acresce que a liberalização dos mercados e a liberdade de circulação das pessoas e dos equipamentos

obriga a um esforço dos meios, por parte do Estado, para a prevenção e sanção dos múltiplos ilícitos susceptíveis de ocorrerem no sector da aviação civil.

Neste sentido, cria-se o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis.

O regime agora aprovado adapta o regime geral das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com as alterações que lhe foram introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de Outubro, e 244/95, de 14 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro, às normas legais e regulamentares específicas do sector da aviação civil, de modo que a garantia do respeito pelas mesmas e o fim de prevenção geral sejam assegurados por um regime sancionatório adequado, respondendo assim às necessidades próprias do sector.

Deste modo, cria-se um regime específico de atribuição da responsabilidade por factos praticados em nome ou por conta de outrem, sem que o mesmo exclua a responsabilidade das pessoas individuais.

Cria-se ainda uma regra de atribuição de responsabilidade para os titulares do órgão de administração e responsáveis pela direcção ou fiscalização de áreas de actividade de pessoas colectivas ou equiparadas que não cumpram o dever de pôr termo aos ilícitos de mera ordenação social que sejam praticados na sua área de intervenção funcional.

O presente diploma procede ainda a uma clara distinção entre contra-ordenações muito graves, graves e leves, a cada uma das quais corresponde uma coima variável, em função do grau de culpa e consoante sejam praticadas por pessoa singular ou colectiva, e, neste último caso, consoante a sua dimensão, tendo as respectivas molduras penais mínimas e máximas sido elevadas relativamente ao regime geral das contra-ordenações.

Determina-se ainda que se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contra-ordenação, deve o arguido ser sempre responsabilizado por ambas as infracções, instaurando-se, para o efeito, processos distintos a decidir pelas respectivas autoridades competentes.

Além disso, é dada a possibilidade ao INAC de aplicar medidas cautelares de suspensão preventiva, no todo ou em parte, das actividades ou funções exercidas pelos arguidos ou, ainda, a sujeição do exercício de funções ou actividades a condições específicas necessárias para o exercício idóneo da actividade ou função em causa.

Finalmente, o prazo de prescrição do procedimento pelas contra-ordenações é alargado para os cinco anos, sujeitando-se ao mesmo prazo a prescrição das respectivas sanções.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 104/2003, de 9 de Dezembro, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Da contra-ordenação aeronáutica civil

Artigo 1.º

Âmbito

1 — O presente diploma estabelece o regime aplicável às contra-ordenações aeronáuticas civis.

2 — Constitui contra-ordenação aeronáutica civil todo o facto ilícito e censurável que preencha um tipo legal correspondente à violação de disposições legais relativas à aviação civil, para o qual se comine uma coima.

3 — O presente diploma apenas se aplica ao exercício das actividades e funções de natureza civil.

4 — As aeronaves do Estado estão excluídas do âmbito de aplicação do presente diploma.

5 — Para efeitos do número anterior, são consideradas aeronaves do Estado as utilizadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais.

Artigo 2.º

Aplicação no espaço

Salvo tratado ou convenção internacional em contrário, o presente diploma é aplicável aos factos praticados:

- a) Em território português, independentemente da nacionalidade do agente;
- b) A bordo de aeronave registada no Estado Português;
- c) A bordo de aeronave alugada, com ou sem tripulação, a um operador que tenha a sua sede em território português.

Artigo 3.º

Responsabilidade pelas contra-ordenações

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, a responsabilidade pela violação das disposições legais relativas à aviação civil recai no agente que praticou o facto constitutivo do tipo legal.

2 — Os instrutores e examinadores são responsáveis pelos actos praticados pelos instruídos e examinandos, salvo se os mesmos resultarem de desobediência às indicações da instrução e do exame.

3 — As coimas podem ser aplicadas às pessoas colectivas, independentemente da regularidade da sua constituição, bem como às sociedades e associações sem personalidade jurídica.

4 — As pessoas colectivas e as entidades equiparadas referidas no número anterior são responsáveis pelas contra-ordenações aeronáuticas civis quando os factos tiverem sido praticados pelos titulares dos seus órgãos sociais, mandatários, representantes ou trabalhadores no exercício das suas funções, em seu nome ou por sua conta.

5 — Os titulares do órgão de administração das pessoas colectivas e entidades equiparadas, bem como os responsáveis pela direcção ou fiscalização de áreas de actividade em que seja praticada alguma contra-ordenação, incorrem na sanção prevista para o autor, especialmente atenuada, quando, conhecendo ou devendo conhecer a prática da infracção, não adoptem as medidas adequadas para lhe pôr termo imediatamente, salvo se sanção mais grave lhe couber por força de outra disposição legal.

Artigo 4.º

Punibilidade da tentativa e da negligência

1 — A negligência nas contra-ordenações aeronáuticas civis é sempre punível.

2 — A tentativa é punível nas contra-ordenações classificadas de graves e muito graves, sendo os limites mínimos e máximos da respectiva coima reduzidos a metade.

Artigo 5.º

Responsabilidade solidária

1 — Se o infractor for pessoa colectiva ou entidade equiparada, respondem pelo pagamento da coima, solidariamente com esta, os respectivos administradores, gerentes ou directores, se as infracções também lhes forem imputáveis.

2 — Quando as infracções também forem imputáveis às pessoas colectivas ou entidades equiparadas, estas respondem solidariamente pelo pagamento das coimas, das custas ou de outro encargo associado às sanções aplicadas no processo de contra-ordenação que sejam da responsabilidade dos titulares dos seus órgãos sociais, mandatários, representantes ou trabalhadores.

Artigo 6.º

Determinação da sanção aplicável

1 — A determinação da coima concreta e das sanções acessórias faz-se em função da ilicitude concreta do facto, da culpa do agente, dos benefícios obtidos e das exigências de prevenção, tendo ainda em conta a natureza singular ou colectiva do agente.

2 — Na determinação da ilicitude concreta do facto e da culpa das pessoas colectivas e entidades equiparadas atende-se, entre outras, às seguintes circunstâncias:

- a) O perigo ou o dano causados;
- b) O carácter ocasional ou reiterado da infracção;
- c) A existência de actos de ocultação tendentes a dificultar a descoberta da infracção;
- d) A existência de actos do agente destinados a, por sua iniciativa, reparar os danos ou obviar aos perigos causados pela infracção.

3 — Na determinação da ilicitude concreta do facto e da culpa das pessoas singulares, atende-se, além das referidas no número anterior, às seguintes circunstâncias:

- a) Nível de responsabilidade, âmbito das funções e esfera de acção na pessoa colectiva em causa;
- b) Intenção de obter, para si ou para outrem, um benefício ilegítimo ou de causar danos;
- c) Especial dever de não cometer a infracção.

4 — Na determinação da sanção aplicável são ainda tomadas em conta a situação económica e a conduta anterior do agente.

Artigo 7.º

Instruções do INAC

1 — Constitui contra-ordenação grave o incumprimento de instruções ou mandados legítimos do INAC, transmitidos por escrito ou verbalmente, desde que posteriormente confirmados por escrito aos seus destinatários.

2 — Se, verificado o incumprimento a que se refere o número anterior, o INAC notificar o destinatário para cumprir a instrução ou o mandado e aquele continuar a não cumprir, é aplicável a coima correspondente às contra-ordenações muito graves, desde que a notificação do INAC contenha a indicação expressa de que ao incumprimento se aplica esta sanção.

CAPÍTULO II

Das coimas e sanções acessórias

SECÇÃO I

Coimas

Artigo 8.º

Classificação das contra-ordenações

Para determinação da coima aplicável e tendo em conta a relevância dos interesses violados, as contra-ordenações classificam-se em leves, graves e muito graves.

Artigo 9.º

Montantes das coimas

1 — A cada escalão de gravidade das contra-ordenações aeronáuticas civis corresponde uma coima variável em função do grau de culpa, consoante seja praticada por pessoa singular ou colectiva e, neste último caso, consoante a sua dimensão.

2 — As contra-ordenações leves são puníveis com as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoa singular, coima mínima de € 150 e máxima de € 300, em caso de negligência, e coima mínima de € 300 e máxima de € 1000, em caso de dolo;
- b) Se praticadas por microempresa, pequena ou média empresa, coima mínima de € 350 e máxima de € 700, em caso de negligência, e coima mínima de € 500 e máxima de € 2000, em caso de dolo;
- c) Se praticadas por grande empresa, coima mínima de € 500 e máxima de € 1500, em caso de negligência, e coima mínima de € 1000 e máxima de € 3000, em caso de dolo.

3 — As contra-ordenações graves são puníveis com as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoa singular, coima mínima de € 250 e máxima de € 500, em caso de negligência, e coima mínima de € 500 e máxima de € 1500, em caso de dolo;
- b) Se praticadas por microempresa, coima mínima de € 400 e máxima de € 1000, em caso de negligência, e coima mínima de € 800 e máxima de € 2000, em caso de dolo;
- c) Se praticadas por pequena empresa, coima mínima de € 1000 e máxima de € 2000, em caso de negligência, e coima mínima de € 2500 e máxima de € 4000, em caso de dolo;
- d) Se praticadas por média empresa, coima mínima de € 1500 e máxima de € 2500, em caso de negligência, e coima mínima de € 3000 e máxima de € 5000, em caso de dolo;
- e) Se praticadas por grande empresa, coima mínima de € 2000 e máxima de € 5000, em caso de negligência, e coima mínima de € 5000 e máxima de € 10 000, em caso de dolo.

4 — As contra-ordenações muito graves são puníveis com as seguintes coimas:

- a) Se praticadas por pessoa singular, coima mínima de € 1000 e máxima de € 2500, em caso de

negligência, e coima mínima de € 2000 e máxima de € 4000, em caso de dolo;

- b) Se praticadas por microempresa, coima mínima de € 1500 e máxima de € 4000, em caso de negligência, e coima mínima de € 4000 e máxima de € 10 000, em caso de dolo;
- c) Se praticadas por pequena empresa, coima mínima de € 2500 e máxima de € 8000, em caso de negligência, e coima mínima de € 8000 e máxima de € 20 000, em caso de dolo;
- d) Se praticadas por média empresa, coima mínima de € 4500 e máxima de € 15 000, em caso de negligência, e coima mínima de € 15 500 e máxima de € 45 000, em caso de dolo;
- e) Se praticadas por grande empresa, coima mínima de € 10 000 e máxima de € 30 000, em caso de negligência, e coima mínima de € 100 000 e máxima de € 250 000, em caso de dolo.

5 — Para efeitos do presente artigo entende-se por:

- a) «Microempresa» a que empregar menos de 10 trabalhadores;
- b) «Pequena empresa» a que empregar menos de 50 trabalhadores, tiver um volume de negócios anual que não exceda 7 milhões de euros ou um balanço total anual que não exceda 5 milhões de euros e que cumpra o critério de independência definido na alínea seguinte;
- c) «Média empresa» a que empregar menos de 250 trabalhadores, tiver um volume de negócios anual que não exceda 40 milhões de euros ou um balanço total anual que não exceda 27 milhões de euros e que cumpra o critério de independência, segundo o qual 25 % ou mais do seu capital social ou dos seus direitos de voto não sejam detidos, directa ou indirectamente, por uma grande empresa ou conjunto de médias empresas;
- d) «Grande empresa» a que empregar mais de 250 trabalhadores e tiver um volume de negócios anual que exceda 40 milhões de euros ou um balanço total anual que exceda 27 milhões de euros.

6 — O limiar do critério de independência definido na alínea c) do número anterior pode ser excedido nos dois casos seguintes:

- a) Se a empresa for propriedade de sociedades públicas de investimento, sociedades de capital de risco ou investidores institucionais, desde que estes últimos não exerçam, a título individual ou conjuntamente, qualquer controlo sobre a empresa;
- b) Se o capital se encontrar disperso de maneira que não seja possível determinar quem o detém e se a empresa declarar que pode legitimamente presumir que 25 % ou mais do seu capital social ou dos seus direitos de voto não são detidos, directa ou indirectamente, por uma grande empresa ou conjunto de médias empresas.

Artigo 10.º

Cumprimento do dever omitido

Sempre que a contra-ordenação aeronáutica civil consista na omissão de um dever, o pagamento da coima

e a execução de sanções acessórias não dispensa o infractor do seu cumprimento, se este ainda for possível.

Artigo 11.º

Reincidência

1 — É punido como reincidente quem cometer uma infracção grave praticada com dolo ou uma infracção muito grave, depois de ter sido condenado por outra infracção grave praticada com dolo ou infracção muito grave, se entre as duas infracções não tiver decorrido um prazo superior ao da prescrição da primeira.

2 — Em caso de reincidência, os limites mínimo e máximo da coima são elevados em um terço do respectivo valor, não podendo esta ser inferior ao valor da coima aplicada pela infracção anterior, desde que os limites mínimo e máximo desta não sejam superiores aos daquela.

Artigo 12.º

Concurso de infracções

1 — Se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contra-ordenação aeronáutica civil, o arguido é responsabilizado por ambas as infracções, instaurando-se, para o efeito, processos distintos a decidir pelas autoridades competentes, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 — A decisão do INAC que aplique uma coima ou uma sanção acessória caduca quando o arguido venha a ser condenado em processo criminal pelo mesmo facto.

SECÇÃO II

Sanções acessórias

Artigo 13.º

Publicidade

1 — Quando a lei determinar a publicidade da punição por contra-ordenação, pode a mesma consistir na publicação de um extracto com a caracterização da infracção e a norma violada, a identificação do infractor e a sanção aplicada:

- a) Num jornal diário de âmbito nacional e numa publicação periódica local ou regional da área da sede do infractor, a expensas deste;
- b) Na 2.ª série do *Diário da República*, no último dia útil de cada trimestre;
- c) Na página electrónica que o INAC detém na Internet.

2 — As publicações referidas no número anterior são promovidas pelo tribunal competente, em relação às infracções objecto de decisão judicial, e pelo INAC, nos restantes casos.

Artigo 14.º

Interdição e inibição do exercício da actividade

1 — Pode ser aplicada aos responsáveis por qualquer contra-ordenação a interdição temporária do exercício pelo infractor da profissão ou da actividade a que a contra-ordenação respeita.

2 — Quando o infractor for pessoa colectiva ou entidade equiparada pode ser aplicada a inibição do exercício de funções de administração, direcção, chefia ou

fiscalização aos titulares dos respectivos cargos e ainda a interdição temporária do exercício da actividade a que respeita a contra-ordenação.

Artigo 15.º

Efeitos da perda de objectos perigosos ou da perda do valor

O carácter definitivo ou o trânsito em julgado da decisão que aplique uma sanção acessória de perda de objectos perigosos ou de perda do valor determina a transferência da propriedade para o INAC.

Artigo 16.º

Registo individual

1 — O INAC deve organizar um registo individual dos sujeitos responsáveis pelas infracções da aviação civil, de âmbito nacional, do qual devem constar as sanções principais e acessórias aplicadas em processos de contra-ordenação.

2 — Aos registos previstos no número anterior aplica-se a lei da protecção de dados pessoais.

SECÇÃO III

Prescrição

Artigo 17.º

Prescrição

1 — O procedimento por contra-ordenação extingue-se, por efeito de prescrição, logo que sobre a prática da contra-ordenação tiver decorrido o prazo de cinco anos.

2 — O prazo de prescrição das coimas e das sanções acessórias é de cinco anos a contar do dia em que se torna definitiva ou transita em julgado a decisão que determinou a sanção.

CAPÍTULO III

Do processo

SECÇÃO I

Competência

Artigo 18.º

Fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento das normas relativas à aviação civil compete às entidades seguintes:

- a) INAC;
- b) Direcção Regional dos Aeroportos da Madeira, nas áreas dos aeródromos regionais cuja gestão lhe esteja concedida;
- c) Organismo do Governo Regional dos Açores, nas áreas dos aeródromos regionais cuja gestão lhe esteja concedida;
- d) Directores de aeródromos e responsáveis pelas entidades que tenham a seu cargo a gestão e o controlo das infra-estruturas aeroportuárias nas respectivas áreas de competência;

e) A Guarda Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública e os órgãos da autoridade marítima.

2 — Compete ao INAC proceder à aplicação das coimas e das sanções acessórias.

SECÇÃO II

Processamento

Artigo 19.º

Auto de advertência

1 — Quando a contra-ordenação consistir em irregularidade sanável e da qual não tenha resultado prejuízo irreparável, o INAC pode levantar auto de advertência, com a indicação da infracção verificada, das medidas recomendadas ao infractor e do prazo para o seu cumprimento.

2 — O INAC notifica ou entrega imediatamente o auto de advertência ao infractor para que a irregularidade seja sanada, avisando-o de que o incumprimento das medidas recomendadas determina a instauração de processo por contra-ordenação e influi na determinação da medida da coima.

3 — Se o cumprimento da norma a que respeita a infracção for comprovável por documentos, o agente deve apresentar ao INAC os documentos comprovativos do cumprimento, no prazo fixado por este.

4 — No caso de infracção não abrangida pelo disposto no número anterior, o INAC pode ordenar ao infractor que, dentro do prazo fixado, lhe comunique sob compromisso de honra que tomou as medidas necessárias para cumprir a norma.

5 — Sanada a irregularidade, o processo é arquivado e a advertência torna-se definitiva, como decisão condenatória, não podendo o mesmo facto voltar a ser apreciado como contra-ordenação.

6 — O desrespeito das medidas recomendadas no auto de advertência é ponderado pelo INAC ou pelo tribunal, em caso de impugnação judicial, designadamente para efeitos de verificação da existência de conduta dolosa.

Artigo 20.º

Auto de notícia ou participação

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, qualquer das entidades referidas no artigo 18.º levanta auto de notícia quando verifique ou comprove, pessoal e directamente, ainda que por forma não imediata, qualquer contra-ordenação aeronáutica civil.

2 — Relativamente às infracções de natureza contra-ordenacional cuja verificação não foi comprovada pessoalmente, qualquer das entidades referidas no artigo 18.º elabora participação instruída com os elementos de prova de que disponha e acompanhada de rol de testemunhas, limitado ao máximo de três testemunhas por cada infracção.

Artigo 21.º

Elementos do auto de notícia e da participação

1 — O auto de notícia e a participação referidos no artigo anterior devem conter os seguintes elementos:

- Os factos que constituem a infracção;
- O dia, a hora, o local e as circunstâncias em que a infracção foi cometida;

c) Todos os elementos que possam ser averiguados acerca da identificação e residência dos infractores;

d) Nome, categoria e assinatura do autuante ou participante;

e) Quando se trate de participação, a identificação e residência das testemunhas.

2 — Quando o responsável pela infracção for uma pessoa colectiva ou entidade equiparada, deve indicar-se, sempre que possível, a identificação e residência dos respectivos administradores, gerentes ou directores.

3 — O auto de notícia ou a participação é remetida ao INAC no prazo máximo de oito dias úteis.

SECÇÃO III

Instrução

Artigo 22.º

Entidade instrutora

1 — A instrução dos processos de contra-ordenações aeronáuticas civis compete ao INAC, nos termos dos respectivos estatutos.

2 — O autuante ou o participante não podem exercer funções instrutórias no mesmo processo.

3 — O prazo para a instrução é de 90 dias.

4 — Se a instrução não puder ser concluída no prazo indicado no número anterior, o INAC pode, sob proposta fundamentada do instrutor, prorrogar o prazo por um período até 30 dias.

Artigo 23.º

Tramitação do auto

O auto de notícia, depois de confirmado pelo INAC, é notificado ao infractor para, no prazo de 15 dias úteis, apresentar resposta escrita, devendo juntar os documentos probatórios de que disponha e arrolar testemunhas, até ao máximo de três por cada infracção, ou comparecer, para ser ouvido, em dia a designar pelo INAC.

Artigo 24.º

Falta de comparência de testemunhas e peritos

1 — Às testemunhas e aos peritos que não comparecerem no dia, hora e local designados para a diligência do processo, nem justificarem a falta no acto ou nos cinco dias úteis imediatos, é aplicada pelo INAC uma sanção pecuniária até 10 unidades de conta.

2 — O pagamento é efectuado no prazo de 10 dias úteis a contar da notificação, sob pena de se proceder a cobrança coerciva.

Artigo 25.º

Ausência do arguido

A falta de comparência do arguido não obsta a que o processo de contra-ordenação siga os seus termos.

Artigo 26.º

Notificações

1 — As notificações em processo de contra-ordenação são feitas por carta registada com aviso de recepção, dirigida para a sede ou para o domicílio dos destinatários

e dos seus mandatários judiciais, ou pessoalmente, se necessário, através das autoridades policiais.

2 — A notificação ao arguido do acto processual que lhe impute a prática de contra-ordenação, bem como da decisão que lhe aplique coima, sanção acessória ou alguma medida cautelar, é feita nos termos do número anterior ou, quando o arguido não seja encontrado ou se recuse a receber a notificação, por anúncio publicado num dos jornais da localidade da sua sede ou da última residência conhecida no País ou, no caso de aí não haver jornal ou de o arguido não ter sede ou residência no País, num dos jornais diários de Lisboa.

Artigo 27.º

Medidas cautelares

1 — Quando se revele necessário para a instrução do processo ou para a defesa da segurança da aviação civil, o INAC pode determinar uma das seguintes medidas:

- a) Suspensão preventiva de alguma ou algumas actividades ou funções exercidas pelo arguido;
- b) Sujeição do exercício de funções ou actividades a determinadas condições, necessárias para esse exercício, nomeadamente o cumprimento de deveres de informação.

2 — A determinação referida no número anterior vigora, consoante os casos:

- a) Até à sua revogação pelo INAC ou por decisão judicial;
- b) Até ao início do cumprimento da sanção acessória aplicada nos termos do artigo 14.º

3 — Quando seja determinada a suspensão total das actividades ou das funções exercidas pelo arguido e este venha a ser condenado, no mesmo processo, em sanção acessória que consista em interdição ou inibição do exercício das mesmas actividades ou funções, é descontado por inteiro no cumprimento da sanção acessória o tempo de duração da suspensão preventiva.

4 — A determinação de suspensão preventiva pode ser publicada pelo INAC.

Artigo 28.º

Apreensão cautelar

1 — O INAC pode determinar, nos termos do regime geral das contra-ordenações, a apreensão provisória dos seguintes bens e documentos:

- a) Aeronaves;
- b) Licenças, certificados, autorizações, aprovações, permissões, guias de substituição e outros documentos equiparados.

2 — No caso de apreensão cautelar de aeronaves, pode o seu proprietário, ou quem o represente, ser designado fiel depositário, com a obrigação de não utilizar os bens cautelarmente apreendidos, sob pena de crime de desobediência qualificada.

SECÇÃO IV

Sanção

Artigo 29.º

Suspensão da sanção

1 — O INAC pode suspender, total ou parcialmente, a aplicação da sanção.

2 — A suspensão pode ficar condicionada ao cumprimento de certas obrigações, designadamente as consideradas necessárias para a regularização de situações ilegais, à reparação de danos ou à prevenção de perigos para a segurança na aviação civil.

3 — O tempo de suspensão é fixado entre dois e cinco anos, contando-se o seu início a partir da data em que se esgotar o prazo da impugnação judicial da decisão condenatória.

4 — A suspensão não abrange custas.

5 — Decorrido o tempo de suspensão sem que o arguido tenha praticado qualquer contra-ordenação aeronáutica civil e sem que tenha violado as obrigações que lhe hajam sido impostas, fica a condenação sem efeito, procedendo-se, no caso contrário, à execução da sanção aplicada.

Artigo 30.º

Pagamento voluntário da coima

1 — Relativamente a infracções leves e graves, bem como a infracções muito graves praticadas com negligência, o arguido pode proceder ao pagamento voluntário da coima no prazo referido no artigo 23.º

2 — Se a infracção consistir na falta de entrega de documentos ou na omissão de comunicações obrigatórias, o pagamento voluntário da coima só é possível se o arguido sanar a falta no mesmo prazo.

3 — A coima é liquidada pelo valor mínimo que corresponda à infracção praticada com negligência, devendo ter em conta o agravamento a título de reincidência.

4 — Nos casos referidos no número anterior, se o infractor agir com desrespeito das medidas recomendadas no auto de advertência, a coima é liquidada pelo valor mínimo do grau que corresponda à infracção praticada com dolo.

5 — Para efeitos do n.º 1 do artigo 11.º, o pagamento voluntário da coima equivale a condenação e não exclui a possibilidade de aplicação de sanções acessórias.

SECÇÃO V

Processo sumaríssimo

Artigo 31.º

Processo sumaríssimo

1 — Quando a reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente o justifiquem, pode o INAC, antes de acusar formalmente o arguido, comunicar-lhe a decisão de proferir uma admoestação ou de aplicar uma coima cuja medida concreta não exceda o triplo do limite mínimo da moldura abstractamente prevista para a infracção.

2 — Pode ainda ser determinado ao arguido que adopte o comportamento legalmente exigido dentro do prazo que o INAC lhe fixe para o efeito.

3 — A decisão prevista no n.º 1 é escrita e contém a identificação do arguido, a descrição sumária dos factos imputados, a menção das disposições legais violadas e termina com a admoestação ou a indicação da coima concretamente aplicada.

4 — O arguido é notificado da decisão e informado de que lhe assiste o direito de a recusar, no prazo de cinco dias, e da consequência prevista no número seguinte.

5 — A recusa ou o silêncio do arguido no prazo referido no número anterior, o requerimento de qualquer diligência complementar, o incumprimento do disposto no n.º 2 ou o não pagamento da coima no prazo de 10 dias após a notificação referida no número anterior determinam o imediato prosseguimento do processo de contra-ordenação, ficando sem efeito a decisão referida nos n.os 1 a 3.

6 — Tendo o arguido procedido ao cumprimento do disposto no n.º 2 e ao pagamento da coima que lhe tenha sido aplicada, a decisão torna-se definitiva, como decisão condenatória, não podendo o facto voltar a ser apreciado como contra-ordenação.

7 — As decisões proferidas em processo sumaríssimo são irrecorríveis.

CAPÍTULO IV

Disposições finais

Artigo 32.º

Afectação do produto das coimas

O produto das coimas aplicadas reverte na percentagem de 60% para o Estado e nas percentagens de 30% e de 10%, respectivamente, para o INAC e para a entidade fiscalizadora interveniente.

Artigo 33.º

Actualização das coimas

Os montantes mínimos e máximos das coimas referidos no artigo 9.º podem ser actualizados trienalmente e com início em Janeiro de 2004, com base na percentagem de aumento do índice de preços ao consumidor nos três anos precedentes.

Artigo 34.º

Custas

1 — As decisões do INAC sobre a matéria do processo devem fixar o montante das custas.

2 — As custas são suportadas pelo arguido e co-responsáveis nos termos do presente diploma, em caso de aplicação de uma coima ou de uma sanção acessória.

3 — Às custas a aplicar nos processos de contra-ordenação instaurados pelo INAC aplicam-se os preceitos reguladores das custas em processo criminal.

Artigo 35.º

Direito subsidiário

Em tudo o que não for expressamente regulado no presente diploma, aplica-se o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 36.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 17 de Dezembro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *Maria Celeste Ferreira*

Lopes Cardona — *António Jorge de Figueiredo Lopes* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 19 de Dezembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 23 de Dezembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

Decreto-Lei n.º 11/2004

de 9 de Janeiro

O Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de Março, estabeleceu a obrigatoriedade de cobrança de uma taxa de segurança definida como contrapartida dos serviços prestados aos passageiros do transporte aéreo e destinada à cobertura parcial dos encargos respeitantes aos meios humanos e materiais afectos à segurança da aviação civil, para repressão de actos ilícitos.

A evolução rápida do referido meio de transporte e a sua utilização por um número cada vez maior de passageiros em deslocações por motivos de trabalho ou lazer e, ao mesmo tempo, a constatação de que se perfilam possibilidades cada vez mais sofisticadas de ameaças à integridade física de pessoas e à segurança das aeronaves, que importa prevenir com adequada eficácia, levaram a que, internacionalmente, no âmbito da Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC), fosse estabelecido o objectivo de submeter a totalidade da bagagem de porão a rastreio.

Os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 e as consequências deles resultantes para o sector da aviação civil vieram determinar a necessidade de dispor de meios tecnologicamente avançados permitindo a tomada de medidas eficazes de prevenção de actos de terrorismo.

Neste contexto, foi publicado o Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, que se traduzem na obrigaçã, entre outras, de rastreio total da bagagem de porão, aplicável a todos os aeroportos situados no território dos Estados membros abertos a operações comerciais de transporte aéreo, sem distinção entre voos domésticos e internacionais.

O Estado Português está, pois, vinculado ao estabelecimento de um sistema para o rastreio total da bagagem de porão nos aeroportos nacionais.

Assim, no âmbito das relações tutelares, foi determinado que a ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., a quem está cometida a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos do continente e da Região Autónoma dos Açores, nos termos do Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro, e a ANAM — Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S. A., à qual está cometido o estudo, planeamento, construção e exploração dos aeroportos da Região Autónoma da Madeira, nos termos do Decreto-Lei n.º 453/91, de 11 de Dezembro, assegurassem a instalação do sistema adequado à verificação da totalidade da bagagem de porão nos aeroportos nacionais sob sua gestão, efectuando todos os investimentos necessários, cabendo ao Estado, através do Ministério da Administração Interna, assumir a responsabilidade pela operação desse sistema.