

Nestas circunstâncias, tendo em vista o disposto no artigo 6.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 48 234, de 31 de Janeiro de 1968;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É autorizada a Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas a celebrar novo contrato com José Jacinto da Luz Brito Pais para o arrendamento da sua propriedade, sita na Herdade do Bacial, freguesia do Salvador, concelho de Odemira, por um prazo de seis anos, renovável por iguais e sucessivos períodos de três anos, se isso convier às partes contratantes, sendo a renda fixada em 15 000\$ anuais.

Marcello Caetano — Augusto Victor Coelho — Vasco Rodrigues de Pinho Leônidas.

Promulgado em 16 de Setembro de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIOS DAS COMUNICAÇÕES E DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Decreto n.º 407/71

de 24 de Setembro

Considerando a necessidade de salvaguardar a segurança do voo contra os efeitos da fadiga das tripulações;

Considerando as normas e padrões internacionais aplicáveis à matéria;

Considerando o disposto no acordo colectivo de trabalho celebrado entre a concessionária nacional e os sindicatos do seu pessoal;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

REGULAMENTO SOBRE TEMPOS DE VOO E REPOUSO DO PESSOAL NAVEGANTE DOS TRANSPORTES AÉREOS COMERCIAIS

Ambito do Regulamento

Artigo 1.º As disposições do presente Regulamento são aplicáveis a todos os membros da tripulação de aviões na execução de todas as operações relativas aos transportes aéreos comerciais, qualquer que seja a sua modalidade.

Vigência

Art. 2.º Este Regulamento entrará em vigor no dia 1 de Outubro de 1971.

Revisões

Art. 3.º Sem prejuízo das alterações consideradas urgentes, o presente Regulamento fica sujeito a revisões ordinárias de dois em dois anos, devendo as entidades interessadas que pretendam fazer propostas para esse efeito apresentá-las à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil com seis meses de antecedência.

Definições

Art. 4.º Na aplicação das disposições do presente Regulamento ter-se-ão em conta as seguintes definições:

Ano — período de doze meses consecutivos;

Descanso semanal — período livre na base, de quarenta e oito horas consecutivas, a conceder aos tripulantes obrigatoriamente em cada semana (os períodos de repouso não serão considerados como descanso semanal);

Dia — período de vinte e quatro horas consecutivas;

Membros da tripulação — pessoal encarregado de exercer funções específicas a bordo de um avião durante o tempo de voo;

Membro da tripulação de condução — membro da tripulação encarregado durante o período de voo, no âmbito das atribuições resultantes das suas licenças, qualificações e autorizações, de exercer funções essenciais à condução de um avião;

Mês — período de trinta dias consecutivos;

Noite — período compreendido entre o fim do crepúsculo vespertino civil e o início do crepúsculo matutino civil;

Período de férias — período de férias de trinta dias a conceder anualmente ao pessoal navegante, dos quais, pelo menos, dez dias serão gozados consecutivamente;

Período de repouso — período no solo e em local apropriado para repouso, durante o qual um membro da tripulação está obrigatoriamente liberto da execução de todo e qualquer trabalho (considera-se local apropriado para repouso toda a casa destinada a habitação e provida dos meios próprios para descanso horizontal);

Período de serviço de voo — intervalo de tempo compreendido entre o momento em que um membro da tripulação, depois de um período de repouso, se apresenta para iniciar um serviço de voo até ao momento em que este se considera ou declara terminado;

Período de trabalho — período durante o qual um membro da tripulação se encontra ocupado em quaisquer serviços da sua competência profissional ou aguarda a sua execução por determinação da entidade patronal;

Período nocturno de repouso — período de repouso de oito horas consecutivas, compreendido entre as 22 e as 8 horas do lugar onde se verifica o repouso;

Semana — período de sete dias consecutivos;

Serviço de assistência — aquele em que um membro da tripulação, para o efeito designado, está preparado para qualquer serviço de voo que surja dentro das suas atribuições e para o qual se encontra qualificado;

Serviço de reserva — aquele em que um membro da tripulação, para o efeito designado, está preparado para, se necessário, substituir, num determinado serviço de voo e no avião para o qual esteja qualificado, um outro membro da tripulação da mesma especialidade;

Serviço de voo — realização de um voo ou de uma série de voos, incluindo os trabalhos preparatórios para a sua execução antes da descolagem e os finais de pois da chegada aos calços;

Tempo efectivo de voo — período de tempo em que um membro da tripulação de condução se encontra no exercício efectivo das suas funções;

Tempo de voo (tempo de calço a calço) — período decorrido entre o momento em que o avião preparado para o voo começa a mover-se pelos seus próprios meios com vista a uma descolagem e aquele em que, terminado o voo, se imobiliza com paragem do motor ou motores;

Trimestre — período de três meses consecutivos.

Máximos diários do tempo de voo e de trabalho

SECÇÃO I

Pilotos

A) Aviões de hélice

Art. 5.º — 1. O piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída apenas por um piloto não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de seis horas de tempo de voo, de dez horas de período de trabalho ou de seis aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado maior número de aterragens que as fixadas no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de cinco horas de tempos de voo ou de nove horas de período de trabalho.

3. Na operação de táxis aéreos, a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil estabelecerá o limite do número de aterragens, sem prejuízo dos limites de tempo de voo e período de trabalho fixados no n.º 1 deste artigo.

Art. 6.º — 1. O piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída por um piloto e outros membros de tripulação devidamente qualificados não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de sete horas de tempo de voo, de onze horas de período de trabalho ou de seis aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado maior número de aterragens que as fixadas no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de seis horas de tempos de voo ou de dez horas de período de trabalho.

Art. 7.º — 1. Um piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída apenas por dois pilotos não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de oito horas de tempo de voo, de doze horas de período de trabalho ou de seis aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado maior número de aterragens que as fixadas no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de sete horas de tempo de voo ou de onze horas de período de trabalho.

Art. 8.º — 1. Um piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída por dois pilotos e outros membros de tripulação devidamente qualificados não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de doze horas de tempo de voo, de dezasseis horas de período de trabalho ou de seis aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado um número maior de aterragens que o fixado no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de nove horas de tempos de voo ou de treze horas de período de trabalho.

Art. 9.º — 1. Um piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída por três pilotos e outros membros de tripulação devidamente qualificados não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de quinze horas de tempo de voo, de vinte horas de período de trabalho ou de seis aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado maior número de aterragens que o fixado no

n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de treze horas de tempo de voo ou de dezoito horas de período de trabalho.

Art. 10.º Quando numa tripulação de condução haja um único piloto, o maior tempo de voo não poderá exceder quatro horas.

B) Aviões de reacção (subsónicos)

Art. 11.º — 1. O piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída apenas por um piloto não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de cinco horas de tempo de voo, de nove horas de período de trabalho ou de quatro aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado maior número de aterragens que as fixadas no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de quatro horas de tempo de voo ou de oito horas de período de trabalho.

Art. 12.º — 1. O piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída por um piloto e outros membros de tripulação devidamente qualificados não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de seis horas de tempo de voo, de dez horas de período de trabalho ou de quatro aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado maior número de aterragens que as fixadas no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de cinco horas de tempo de voo ou de nove horas de período de trabalho.

Art. 13.º — 1. Um piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída apenas por dois pilotos não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de sete horas de tempo de voo, de onze horas de período de trabalho ou de quatro aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado maior número de aterragens que as fixadas no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de seis horas de tempo de voo ou de dez horas de período de trabalho.

Art. 14.º — 1. Um piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída por dois pilotos e outros membros de tripulação devidamente qualificados não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de dez horas de tempo de voo, de quinze horas de período de trabalho ou de quatro aterragens.

2. Se no decurso de um período de serviço de voo for executado maior número de aterragens que as fixadas no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de oito horas de tempo de voo ou de doze horas de período de trabalho.

Art. 15.º — 1. Um piloto de um avião cuja tripulação de condução seja constituída por três pilotos e outros membros de tripulação devidamente qualificados não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de quinze horas de tempo de voo, de vinte horas de período de trabalho ou de quatro aterragens.

2. Se no decurso de um período de voo for executado um número maior de aterragens que o fixado no n.º 1 deste artigo, não poderá ser excedido o máximo de doze horas de tempo de voo ou de dezassete horas de período de trabalho.

Art. 16.º Quando numa tripulação de condução haja um único piloto, o maior tempo de voo não poderá exceder quatro horas.

SECÇÃO II

Navegadores

Art. 17.º O navegador de um avião cuja tripulação de condução inclua um único navegador não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de dez horas de tempo de voo ou de quinze horas de período de trabalho.

Art. 18.º O navegador de um avião cuja tripulação de condução inclua dois navegadores não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de quinze horas de tempo de voo ou de vinte horas de período de trabalho.

SECÇÃO III

Mecânicos de voo

A) Aviões de hélice

Art. 19.º O mecânico de voo de um avião cuja tripulação de condução inclua um único mecânico de voo não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de doze horas de tempo de voo ou de dezasseis horas de período de trabalho.

Art. 20.º O mecânico de voo de um avião cuja tripulação de condução inclua dois mecânicos de voo não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de quinze horas de tempo de voo ou de vinte horas de período de trabalho.

Art. 21.º Quando numa tripulação de condução haja um único mecânico de voo, o maior tempo de voo não poderá exceder quatro horas.

B) Aviões de reacção (subsónicos)

Art. 22.º O mecânico de voo de um avião cuja tripulação inclua um único mecânico de voo não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de dez horas de tempo de voo ou de quinze horas de período de trabalho.

Art. 23.º O mecânico de voo de um avião cuja tripulação de condução inclua dois mecânicos de voo não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de quinze horas de tempo de voo ou de vinte horas de período de trabalho.

SECÇÃO IV

Radioperador de voo

Art. 24.º O radioperador de voo de um avião cuja tripulação de condução inclua um único radioperador de voo não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de dez horas de tempo de voo ou de quinze horas de período de trabalho.

Art. 25.º O radioperador de voo de um avião cuja tripulação de condução inclua dois radioperadores de voo não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de quinze horas de tempo de voo ou de vinte horas de período de trabalho.

SECÇÃO V

Pessoal de cabina

Art. 26.º Os membros da tripulação que não sejam membros da tripulação de condução não poderão exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de dez horas de tempo de voo ou de quinze horas de período de trabalho.

Art. 27.º — 1. Os membros da tripulação que não sejam membros da tripulação de condução quando não ex-

cederem em 50 por cento o número normal estabelecido pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil poderão efectuar um máximo de quinze horas de tempo de voo ou de vinte horas de período de trabalho.

2. Considera-se «tripulação normal» a proporcionalidade de um tripulante que não seja de condução para $1/30 \pm 5$ lugares da lotação total do avião.

Art. 28.º Um membro da tripulação que não seja membro da tripulação de condução, se for o único no desempenho das suas funções de bordo, não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo, o máximo de oito horas de tempo de voo ou de doze horas de período de trabalho.

SECÇÃO VI

Verificadores

Art. 29.º — 1. Qualquer membro da tripulação que no decurso de uma viagem desempenhe as funções de verificador em voo contará, para efeitos do cálculo do período de serviço de voo, apenas 50 por cento do tempo de voo efectuado, desde que não inclua tempo efectivo de voo.

2. No caso de o verificador incluir tempo efectivo de voo, os seus máximos só poderão ser excedidos até à primeira aterragem.

SECÇÃO VII

Instrutores

Art. 30.º Qualquer membro da tripulação de condução que desempenhe as funções de instrutor de voo não poderá exceder, no decurso de um período de serviço de voo de instrução, o máximo de cinco horas de tempo de voo.

Limitações semanais, mensais, trimestrais e anuais do tempo de voo e trabalho

A) Aviões de hélice

Art. 31.º Um membro da tripulação de condução não poderá exceder os limites de tempo de voo e períodos de trabalho seguintes:

Em cada semana — trinta e cinco horas de tempo de voo e quarenta e oito horas de período de trabalho.

Em cada mês — noventa e cinco horas de tempo de voo e cento e sessenta horas de período de trabalho, podendo elevar-se, uma vez em cada trimestre, para cento e quinze horas de tempo de voo e duzentas horas de período de trabalho.

Em cada trimestre — duzentas e setenta e cinco horas de tempo de voo, podendo elevar-se, uma vez em cada ano, para trezentas horas.

Em cada ano — mil horas de tempo de voo.

Art. 32.º Os limites normais de tempo de voo referentes ao mês (noventa e cinco horas) e ao trimestre (duzentas e setenta e cinco horas) constantes do artigo 31.º poderão ser excedidos de 10 por cento quando aplicados a membros da tripulação que não sejam membros da tripulação de condução.

Art. 33.º O limite semanal do período de trabalho é de quarenta e oito horas para todos os membros da tripulação.

B) Aviões de reacção (subsónicos)

Art. 34.º Um membro da tripulação de condução não poderá exceder os limites de tempo de voo e períodos de trabalho seguintes:

Em cada semana — trinta horas de tempo de voo e quarenta e oito horas de período de trabalho.

Em cada mês — oitenta e cinco horas de tempo de voo e cento e sessenta horas de período de trabalho, podendo elevar-se, uma vez em cada trimestre, para noventa e cinco horas de tempo de voo e duzentas horas de período de trabalho.

Em cada trimestre — duzentas e trinta horas de tempo de voo, podendo elevar-se, uma vez em cada ano, para duzentas e quarenta horas.

Em cada ano — oitocentas e cinquenta horas de tempo de voo.

Art. 35.º Os limites de tempo de voo referentes ao mês (oitenta e cinco horas) e ao trimestre (duzentas e trinta horas) constantes do artigo 34.º poderão ser excedidos de 10 por cento quando aplicados a membros da tripulação que não sejam membros da tripulação de condução.

Art. 36.º O limite semanal de período de trabalho é de quarenta e oito horas para todos os membros da tripulação.

Disposições gerais

Art. 37.º Quando um membro da tripulação, após a realização de um período de serviço de voo e de trabalho, não atingir os máximos fixados e for integrado noutra tripulação com máximos mais elevados, serão contados a dobrar os já realizados, para o efeito da determinação daqueles períodos.

Art. 38.º — 1. O serviço de assistência prestado por um membro da tripulação será considerado como período de trabalho enquanto não tiver iniciado o serviço de voo.

2. O período de trabalho referido no n.º 1 deste artigo terá o valor de 100 por cento se a assistência se fizer no local de trabalho ou nas instalações da entidade patronal e de 33 por cento se for efectuada no local de repouso ou fora daquelas instalações.

3. Na segunda hipótese prevista no n.º 2 deste artigo o período de trabalho só será considerado para os efeitos dos limites semanais e mensais estabelecidos nos artigos 31.º e 34.º

Art. 39.º — 1. O serviço de reserva prestado pelo membro da tripulação será considerado como período de trabalho enquanto não tiver iniciado o serviço de voo.

2. O período de trabalho considerado no n.º 1 deste artigo terá o valor de 100 por cento se a reserva se fizer no local de trabalho ou nas instalações da entidade patronal e de 33 por cento se for efectuada no local de repouso ou fora daquelas instalações.

3. Na segunda hipótese prevista no n.º 2 deste artigo o período de trabalho só será considerado para os efeitos dos limites semanais e mensais estabelecidos nos artigos 31.º e 34.º

Art. 40.º Entre um período de serviço no solo e um período de serviço de voo terá de haver um período de repouso de duração, pelo menos, igual a vez e meia o período de serviço no solo.

Art. 41.º Serão considerados como um único os períodos de serviço de voo entre os quais não haja, pelo menos, um intervalo correspondente aos períodos de repouso mínimo fixados no presente Regulamento.

Art. 42.º — 1. Se todo ou parte do período de serviço de voo estiver compreendido entre as 23 e as 6 horas e 30 minutos (hora local do aeródromo de partida inicial), o membro da tripulação deverá ter beneficiado do período de repouso nocturno imediatamente anterior.

2. As horas de início ou de fim do período especificado no n.º 1 deste artigo podem ser, respectivamente, avançadas ou atrasadas de duas horas.

3. O regime de tolerância previsto no n.º 2 deste artigo só pode ser utilizado uma vez no dia anterior ou poste-

rior àquele em que tiver sido prestado serviço de voo nas condições previstas no n.º 1 deste artigo.

Art. 43.º Quando um membro da tripulação se deslocar como passageiro ou extratripulação (*extracrew*) sem funções antes ou depois do serviço de voo, mas por motivo de serviço, 100 por cento do tempo gasto na viagem e 50 por cento do tempo de voo, se a viagem se fizer numa aeronave, serão contados, respectivamente, como período de trabalho e período de serviço de voo exclusivamente para efeitos da determinação destes períodos e dos períodos de repouso subsequentes.

Art. 44.º Quando, após ter completado um serviço de voo, um membro da tripulação regressar à base do local da sua residência como passageiro ou extratripulação (*extracrew*) sem funções, beneficiará obrigatoriamente, no período imediato de repouso, de, pelo menos, um repouso adicional calculado segundo o estabelecido na alínea a) do artigo 46.º

Art. 45.º — 1. O período mínimo de repouso de um tripulante será o maior dos dois valores seguintes, em qualquer caso nunca inferior a oito horas:

Ou o dobro do tempo de voo;

Ou 1,5 do período de trabalho antecedente.

2. Quando um tripulante executar um serviço de voo que inclua mudança de longitude igual ou superior a 60º, beneficiará subsequentemente ou de um período de repouso mínimo de trinta e duas horas, incluindo um período nocturno de repouso, ou continuar-se-ão a contar-lhe os períodos de trabalho e de repouso de acordo com a hora local de partida para o primeiro serviço de voo.

3. Os períodos mínimos de repouso a que se refere o n.º 1 deste artigo, desde que o período de repouso subsequente, a conceder na base, seja acrescido do dobro das horas que faltam para o cumprimento dos mesmos períodos, poderão, quando gozados fora da base, ser alterados até vinte e duas vezes por ano, para o maior dos valores seguintes: 1,5 do tempo de voo, um período igual ao período de trabalho ou dez horas.

4. Quando as condições especiais da operação assim o justificarem, poderá ser ampliado pela autoridade aeronáutica civil competente o número de vezes fixado no n.º 3 deste artigo.

Art. 46.º — 1. Desde que os membros de uma tripulação iniciem um período de serviço de voo, consoante o disposto nos artigos 5.º a 28.º, inclusive, e que, por circunstâncias imprevistas de carácter operacional, ponderados os factores pertinentes em cada caso, for necessário ultrapassar os máximos fixados nos citados artigos, os referidos máximos poderão ser excedidos, por decisão do comandante:

a) Até uma hora, quando na tripulação de condução houver um só piloto, um piloto e um mecânico, ou mais do que um piloto e um só mecânico;

b) Até duas horas, quando a tripulação de condução tenha constituição diferente das mencionadas na alínea anterior.

2. No caso da alínea a) do número precedente, os membros da tripulação de condução deverão, terminado o serviço de voo, beneficiar, pelo menos, do período de repouso mínimo, acrescido de uma hora por cada quarto de hora ou fracção de quarto de hora do tempo de voo que exceder o máximo respectivo, ou, se o período de repouso mínimo a que tiverem direito for inferior a vinte e quatro horas e não compreender um período nocturno de repouso, de um período de vinte e quatro horas consecutivas, acrescido de uma hora por cada meia hora ou

fracção de meia hora de tempo de voo que exceder o mesmo máximo.

3. No caso da alínea b) do n.º 1, os membros da tripulação de condução deverão, terminado o serviço de voo, beneficiar de, pelo menos, vinte e quatro horas consecutivas, se o período de repouso mínimo a que tiverem direito for inferior a este valor, acrescido de mais uma hora por cada quarto de hora ou fracção de quarto de hora do tempo de voo que exceder o máximo respectivo.

Art. 47.º — 1. Os membros da tripulação que não estejam a desempenhar funções efectivas a bordo deverão dispor de meios de descanso em número pelo menos igual ao dos tripulantes naquelas condições.

2. Consideram-se meios adequados para descanso beliches, cadeiras do tipo *sleepette* ou ainda assentos reclináveis com descanso para os pés, de conforto não inferior ao proporcionado aos passageiros.

Art. 48.º A contagem dos tempos de voo e períodos de trabalho dos tripulantes escalados em operações conjuntas de aviões de hélice e de jacto, para efeitos da aplicação dos limites estabelecidos no artigo 31.º, faz-se aplicando a seguinte fórmula:

$$\frac{\text{HRS HELICE}}{\text{LIM HELICE}} + \frac{\text{HRS JACTO}}{\text{LIM JACTO}} \leq 1$$

em que HRS HELICE significa o número de horas de voo já efectuado em aviões de hélice e LIM HELICE significa o máximo de horas autorizado para o mesmo tipo de avião.

Art. 49.º Em caso de reconhecida impossibilidade de cumprimento integral durante um período limitado de tempo do preceituado no presente Regulamento, poderá a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, ouvida a empresa interessada e os representantes do pessoal navegante, autorizar normas de operação provisórias para esse período de tempo.

Fiscalização e penalidades

Art. 50.º Compete à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil a fiscalização da observância do disposto no presente Regulamento.

Art. 51.º As empresas de transporte aéreo ficam obrigadas a facultar à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil todos os elementos necessários ao exercício da fiscalização referida no artigo anterior.

Art. 52.º Será punida com multa de 1000\$ a 5000\$ a entidade patronal que não observar os tempos de voo e repouso estabelecidos neste Regulamento ou, salvo o caso especial do artigo 49.º, considerar no seu planeamento operações de que resultem necessariamente violação daqueles limites.

Art. 53.º Os limites máximo e mínimo fixados no artigo anterior serão elevados para o dobro nos casos de reincidência.

Art. 54.º As multas de que tratam os artigos precedentes serão graduadas pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil em função da gravidade da infracção e da culpabilidade do infractor.

Art. 55.º — 1. Os quantitativos das multas constituem receita do Estado e deverão ser pagos pelos infractores nas tesourarias da Fazenda Pública, no prazo de oito dias a contar da notificação, por meio de guias que lhes serão entregues nesse acto.

2. O duplicado da guia comprovativa de pagamento deverá ser apresentado ou enviado pelos interessados aos serviços nele indicados no prazo de oito dias.

3. O disposto neste artigo não prejudica a aplicação do § 3.º do artigo 63.º do Código Penal nos pagamentos feitos em juízo.

Art. 56.º Se a multa não for paga voluntariamente, o respectivo auto será remetido ao tribunal comum competente para decidir da aplicação dessa sanção.

Marcello Caetano — João Maria Leitão de Oliveira Martins — Joaquim Dias da Silva Pinto.

Promulgado em 16 de Setembro de 1971.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.