

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**Decreto-Lei n.º 320/89**

de 25 de Setembro

Tem sido entendimento dominante que a emissão de obrigações está legalmente reservada, no sector privado, às sociedades anónimas e às sociedades por quotas, embora nada pareça justificar que entidades de diferente natureza com boa situação financeira sejam impedidas de obter recursos por esta via de financiamento das suas actividades.

Assim:

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

Artigo único. Sem prejuízo do disposto na legislação em vigor sobre a emissão de obrigações por parte

de sociedades anónimas e sociedades por quotas, o Ministro das Finanças poderá, por despacho, autorizar outras entidades a emitir a referida espécie de títulos, em circunstâncias especiais devidamente justificadas.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 3 de Agosto de 1989. — *Eurico Silva Teixeira de Melo* — *Miguel José Ribeiro Cadilhe*.

Promulgado em 13 de Setembro de 1989.

Publique-se.

O Presidente da República, MARIO SOARES.

Referendado em 15 de Setembro de 1989.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

14.ª Delegação da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

Declaração

De harmonia com o disposto no n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 46/84, de 4 de Fevereiro, se publicam as seguintes alterações, efectuadas no orçamento abaixo designado, autorizadas nos termos do n.º 2 e da alínea *b*) do n.º 3 do artigo 5.º e dos n.ºs 1 e 2 do artigo 7.º do mesmo diploma, por despachos do ministro da tutela, do Secretário de Estado do Planeamento e do Desenvolvimento Regional e do Ministro das Finanças:

| Classificação | | | | | | Rubricas | Em contos | |
|---------------|---------|-------------|-----------|-----------|--------|--|------------------------|-----------|
| Orgânica | | | Funcional | Económica | | | Reforços ou inscrições | Anulações |
| Capítulo | Divisão | Sub-divisão | | Código | Alínea | | | |
| 50 | 52 | 01 | | | | Investimentos do Plano | | |
| | | | | | | Segurança e ordem pública | | |
| | | | | | | GEPI — instalação das forças e serviços de segurança | | |
| | | | | | | Aquisição de bens de capital: | | |
| | | | | | | Investimentos: | | |
| | | | | | | Terrenos | — | 292 |
| | | | | | | Construções diversas | 292 | — |
| | | | | | | <i>Total do Ministério 07</i> | 292 | 292 |

14.ª Delegação da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 24 de Agosto de 1989. — A Directora, *Luísa Maria Leitão do Vale*.

**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES****Decreto-Lei n.º 321/89**

de 25 de Setembro

O exercício de determinadas actividades comporta uma elevada componente de risco para a generalidade dos cidadãos, justificando a adopção de medidas que, de alguma forma, anulem ou minorem eventuais danos dele resultantes.

Encontra-se no contexto referenciado a actividade de transporte aéreo, não obstante os significativos avanços ultimamente registados no campo da segurança do equipamento e das infra-estruturas aeronáuticas.

Tem sido, aliás, preocupação crescente de organizações internacionais da aviação civil, de que Portugal é membro, a adopção de uma atitude firme no sentido de acautelar direitos pessoais e patrimoniais de passageiros e terceiros. Portugal procedeu já à ratificação da Convenção de Varsóvia e do Protocolo da Haia, instrumentos que versam esta problemática.

Impõe-se acolher no ordenamento jurídico interno algumas das soluções internacionalmente aceites nesta matéria, disciplinando e instituindo um regime específico de responsabilidade civil no transporte aéreo.

Por outro lado, tal medida legislativa ficaria aquém dos seus objectivos e alcance práticos se não previsse os mecanismos indispensáveis a uma eficaz e completa protecção dos legítimos interesses dos lesados por acidentes de aviação, tendo presente a natureza e extensão dos danos que uma tal actividade potencia.

Entendeu-se, assim, plenamente justificada a necessidade de se instituir a obrigatoriedade de seguro no transporte aéreo, abrangendo, por um lado, danos pessoais e patrimoniais a passageiros, danos a bagagens e carga e, por outro, danos pessoais e patrimoniais causados a terceiros à superfície.

Os montantes de cobertura são, na sua globalidade, significativamente mais avultados relativamente aos vigentes no seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, o que se funda numa maior extensão de danos no acidente de aviação.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Conceitos

Artigo 1.º

1 — As disposições do presente diploma aplicam-se ao transporte aéreo de passageiros, bagagens e carga, incluindo nesta animais e correio, com aeronaves matriculadas em Portugal, ou com matriculadas no estrangeiro que utilizem aeroportos ou aeródromos portugueses ou que sobrevoem o espaço aéreo nacional.

2 — O disposto neste diploma não se aplica, porém, ao transporte aéreo e às aeronaves abrangidos por convenções ou tratados internacionais que estabeleçam regras próprias sobre esta matéria, desde que ratificados por Portugal e pelos países em que as aeronaves se encontrem matriculadas.

Artigo 2.º

Para os efeitos do presente diploma, considera-se:

- a) Aeronave — aparelho cuja sustentação na atmosfera provém de reacções do ar, excluída a reacção do ar na superfície terrestre;
- b) Voo — deslocação da aeronave desde o momento em que inicia a corrida para efeito de descolagem até que termina a corrida após a aterragem;
- c) Passageiros — ocupantes da aeronave que não são membros da tripulação, sendo os alunos-pilotos em comando duplo assimilados aos passageiros;
- d) Proprietário de aeronave — entidade em cujo nome a aeronave se encontra registada;
- e) Explorador de aeronave — entidade que utiliza a aeronave e que se presume ser o seu proprietário, excepto se se provar que o explorador é outro a quem o proprietário a tenha cedido;

- f) Transportador aéreo — entidade que está autorizada a transportar em aeronave pessoas, bagagens, carga ou correio;
- g) Representantes — agentes, empregados, assalariados ou mandatados, incluindo os tripulantes;
- h) Embarque — acção de subir a bordo de uma aeronave com o objectivo de começar um voo, salvo para os membros da tripulação e passageiros que tenham embarcado numa escala anterior do mesmo serviço aéreo directo;
- i) Desembarque — acção de deixar uma aeronave após a aterragem, salvo para os membros da tripulação e passageiros que devam prosseguir a sua viagem até uma escala seguinte do mesmo serviço aéreo directo;
- j) Transporte aéreo — transporte em aeronave de pessoas, bagagens, carga e ou correio;
- l) Acidente de aviação — acontecimento ligado à utilização de uma aeronave, que se produz entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de efectuar um voo e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção são desembarcadas, e no decurso do qual uma pessoa é mortalmente atingida ou gravemente ferida em virtude de se encontrar:

Na aeronave; ou

Em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido; ou

Directamente expostas ao sopro dos reactores;

salvo se se tratar de lesões devidas a causas naturais, a ferimentos provocados à pessoa por ela própria ou por terceiros ou a ferimentos sofridos por um passageiro clandestino escondido em locais diferentes daqueles a que os passageiros e a tripulação têm normalmente acesso.

CAPÍTULO II

Responsabilidade do transportador

Artigo 3.º

O transportador aéreo é responsável, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos seguintes danos:

- a) Morte, ferimentos ou quaisquer outras lesões corporais sofridos pelos passageiros em virtude de acidente ocorrido no decurso do transporte aéreo ou durante as operações de embarque ou desembarque;
- b) Avaria, perda, destruição ou deterioração de bagagens e carga quando o facto que lhes der origem se produzir durante o transporte aéreo ou durante as operações de embarque e desembarque;
- c) Resultantes de atrasos verificados relativamente à hora prevista e anunciada pelo transportador no transporte aéreo de passageiros, bagagens e carga.

Artigo 4.º

A responsabilidade do transportador pela reparação dos danos previstos na alínea *a*) do artigo anterior tem como limite máximo, por cada pessoa transportada, o capital mínimo obrigatoriamente garantido pelo seguro de responsabilidade civil automóvel por pessoa.

Artigo 5.º

1 — A responsabilidade do transportador pela reparação dos danos previstos nas alíneas *b*) e *c*) do artigo 3.º, com excepção dos relativos a correio, tem como limites máximos, por quilograma de bagagem ou carga, os montantes fixados pela Convenção de Varsóvia de 12 de Outubro de 1929 e Protocolo da Haia de 28 de Setembro de 1955.

2 — Para efeitos da conversão em escudos dos montantes referidos no número anterior, consideram-se os montantes da Convenção de Varsóvia fixados em dólares americanos, correspondendo 250 francos ouro a 20 dólares americanos, convertidos em escudos ao câmbio de compra do Banco de Portugal em vigor em cada momento.

3 — Os limites acima indicados serão automaticamente alterados pela entrada em vigor, na ordem jurídica internacional, dos Protocolos Adicionais à Convenção de Varsóvia n.ºs 1, 2, 3 e 4 do ano de 1975, já ratificados por Portugal.

4 — Os limites referidos neste artigo podem ser elevados por disposição contratual das partes.

5 — A reparação dos danos relativos a correio será feita de acordo com o constante da regulamentação postal.

Artigo 6.º

No caso de avarias, destruição ou extravio de parte da carga, para determinação do limite da responsabilidade do transportador apenas será considerado o peso do volume ou volumes em relação aos quais se verificarem danos, excepto se os danos num ou mais volumes afectarem o valor de outro ou outros volumes, caso em que será considerado o peso total dos volumes que sejam directa ou indirectamente afectados.

Artigo 7.º

1 — Os prazos a que devem obedecer as reclamações a apresentar pelos destinatários de bagagens ou cargas transportadas por via aérea serão fixados por portaria do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

2 — Recebidas as bagagens ou carga pelo destinatário e precludidos os prazos de reclamação presume-se que tenham sido entregues em boas condições.

Artigo 8.º

Se na execução do transporte houver intervenção de mais de um transportador, serão os intervenientes solidariamente responsáveis pelo ressarcimento dos danos ocorridos.

Artigo 9.º

Qualquer acção de responsabilidade para reparação dos danos previstos no artigo 3.º deverá ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de três anos contado da data de chegada ao destino ou do dia em que deveria ter chegado ou, ainda, da data em que se tenha verificado a interrupção do transporte.

CAPÍTULO III

Responsabilidade civil do proprietário ou explorador de aeronave

Artigo 10.º

1 — O proprietário ou explorador de aeronave é responsável, nos termos e com os limites do artigo seguinte, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros à superfície pela aeronave em voo ou por objectos que dela se soltem, incluindo os alijamentos resultantes de força maior.

2 — É também da responsabilidade do proprietário ou explorador da aeronave, nos termos e com os limites do artigo seguinte, independentemente de culpa, o ressarcimento dos danos causados pela mesma quando no solo, imobilizada ou em movimento.

Artigo 11.º

1 — O montante máximo global, independentemente do número de lesados, das indemnizações fundadas na responsabilidade referida no artigo anterior será anualmente fixado por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

2 — A portaria referida no número anterior estabelecerá limites mínimos variáveis com o peso máximo à chegada das aeronaves.

3 — Os limites de responsabilidade referidos nos números anteriores não se aplicam, sendo esta ilimitada, se o lesado, ou quem lhe suceda, provar que os danos foram causados por acto ou omissão culposa do proprietário, do explorador ou seus representantes.

Artigo 12.º

Se de um acidente de aviação resultarem danos previstos no artigo 10.º de tal modo graves que seja previsível que os limites fixados no artigo anterior possam vir a ser insuficientes para uma sua integral reparação, proceder-se-á a um recenseamento de todos os lesados e à consequente liquidação das indemnizações por danos patrimoniais decorrentes de lesões corporais — havendo lugar a rateio, se necessário —, sendo o remanescente, se o houver, rateado pelos lesados proporcionalmente aos restantes danos sofridos.

Artigo 13.º

1 — O proprietário ou explorador de aeronave não é responsável pelo ressarcimento dos danos por esta causados em virtude de:

- a*) Tremores de terra, abalos sísmicos e outros cataclismos naturais;

- b) Conflitos armados, guerra, revoluções, insurreições ou tumultos;
- c) Utilização por terceiros de armas ou engenhos explosivos com modificação do núcleo atómico.

2 — Não há lugar a responsabilidade do proprietário ou do explorador da aeronave pelo ressarcimento dos danos se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

Artigo 14.º

1 — Em caso de furto ou de furto de uso ou qualquer usurpação ou comando ilícito da aeronave, mantém-se a responsabilidade do proprietário ou explorador da mesma pela reparação dos danos causados, sem prejuízo de direito de regresso contra quem, por acto ou omissão, lhes tenha dado origem de causa.

2 — O proprietário ou explorador é igualmente responsável pelos danos causados a terceiros se a aeronave for pilotada ou manobrada pelos seus representantes, ainda que exorbitem as suas funções e sem prejuízo de direito de regresso sobre os mesmos.

Artigo 15.º

1 — Em caso de colisão de duas ou mais aeronaves em voo ou em manobras no solo, a obrigação de indemnizar pelos danos a que se refere o artigo 10.º recai sobre o proprietário ou o explorador da aeronave que deu origem ao acidente.

2 — Se a colisão se ficar a dever, nas suas causas, a mais de uma aeronave, a obrigação de indemnizar será repartida na proporção da respectiva responsabilidade na colisão.

3 — Não sendo possível determinar quem foi o causador da colisão, considerar-se-á a responsabilidade atribuível em partes iguais, cabendo nessa proporção a cada um dos intervenientes directos na colisão a obrigação de indemnizar terceiros pelos danos causados.

Artigo 16.º

As acções judiciais com vista à efectivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de aviação nas situações previstas no artigo 10.º são intentadas obrigatoriamente contra o proprietário ou explorador da aeronave no prazo de três anos a contar da data da ocorrência, sob pena de prescrição.

CAPÍTULO IV

Seguro de responsabilidade civil

Artigo 17.º

1 — Os transportadores aéreos de nacionalidade portuguesa encontram-se obrigados a celebrar um contrato de seguro que garanta a responsabilidade civil pelos danos previstos no artigo 3.º, garantindo os capitais referidos no artigo 4.º, bem como os montantes previstos nos n.ºs 1, 3 e 5 do artigo 5.º

2 — O disposto no número anterior é aplicável, independentemente da nacionalidade, aos transportadores que estejam autorizados a fazer transporte aéreo entre dois ou mais pontos situados no território nacional.

Artigo 18.º

1 — O proprietário ou explorador de qualquer aeronave registada em Portugal encontra-se obrigado a celebrar contrato de seguro que garanta a responsabilidade civil pelos danos previstos nos artigos 10.º e 14.º, garantindo os montantes fixados nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 11.º, sendo aqueles montantes válidos também para as situações previstas no n.º 3 do mesmo artigo.

2 — O disposto no número anterior não é aplicável às aeronaves militares.

3 — O contrato de seguro referido no n.º 1 não garante a responsabilidade civil decorrente de danos causados por combustíveis nucleares, produtos ou resíduos radioactivos ou qualquer outra substância que emita radiações ionizantes.

Artigo 19.º

1 — Os contratos de seguro referidos nos artigos 17.º e 18.º deverão garantir:

- a) A responsabilidade dos representantes;
- b) Os danos referidos nos artigos 3.º e 10.º, quando dolosamente provocados ou quando resultantes de furto ou roubo de aeronave.

2 — Nos casos previstos na alínea b) do número anterior a seguradora não garante a responsabilidade dos respectivos autores, cúmplices ou encobridores para com o transportador ou para com o proprietário ou explorador da aeronave.

3 — À seguradora assiste direito de regresso contra o segurado quando este dolosamente cause os danos referidos nos artigos 3.º e 10.º

Artigo 20.º

1 — Em todas as acções destinadas ao apuramento da responsabilidade civil é obrigatória a intervenção da seguradora, ou apenas do transportador, proprietário ou explorador, caso não haja seguro válido.

2 — A entidade seguradora, após ter procedido ao pagamento das indemnizações aos lesados, fica subrogada nos direitos dos lesados contra terceiros causadores do acidente.

3 — Para efeitos do número anterior, não se consideram terceiros as pessoas cuja responsabilidade se encontra garantida, com excepção dos autores de furto ou roubo de aeronave e dos causadores dolosos do acidente.

Artigo 21.º

1 — A emissão do certificado de navegabilidade de uma aeronave e sua revalidação encontram-se subordinadas à apresentação de certificado ou apólice de seguro, comprovativos da existência de um contrato de seguro celebrado nos termos do artigo 18.º

2 — Se a aeronave for explorada por um transportador aéreo nacional, este deverá fazer prova da existência do contrato de seguro previsto nos artigos 17.º e 18.º, no termo de cada período de validade das apólices.

Artigo 22.º

1 — As aeronaves estrangeiras que utilizem os aeródromos portugueses estão igualmente obrigadas a ser objecto de contrato de seguro, nos termos previstos no artigo 18.º, devendo ser realizada prova de que o mesmo foi celebrado através de certificado ou apólice de seguro que garanta, no mínimo, os limites de responsabilidade estabelecidos no artigo 11.º, no caso das aeronaves sujeitas ao presente diploma, ou que garanta, também como mínimo, os limites fixados nas convenções ou tratados aplicáveis, conforme previsto nos termos do n.º 2 do artigo 1.º

2 — Em relação às aeronaves que apenas sobrevoem o território nacional poderá ser exigida, sempre que a Direcção-Geral da Aviação Civil o entenda, prova da existência de seguro válido.

3 — Os certificados ou apólices de seguro emitidos em língua estrangeira, exceptuando na língua inglesa, deverão ser acompanhados de uma tradução oficial em língua portuguesa ou inglesa.

Artigo 23.º

1 — Compete à Direcção-Geral da Aviação Civil, em coordenação com os serviços das regiões autónomas, nas respectivas áreas, e aos serviços de aeródromos nacionais, proceder à fiscalização das obrigações previstas no presente diploma.

2 — A Direcção-Geral da Aviação Civil e o Instituto de Seguros de Portugal emitirão, nas respectivas áreas de competência, as convenientes instruções com vista a uma correcta execução do disposto no presente diploma.

Artigo 24.º

1 — A apresentação de certificados ou apólices comprovativos da existência de contratos de seguro, nos termos previstos no presente diploma, é obrigatória sempre que solicitada pelas entidades fiscalizadoras.

2 — A não exibição de certificado ou apólice de seguro obrigatório origina a imediata apreensão da aeronave, que só poderá ser levantada quando for feita prova, junto das entidades competentes, de ter sido celebrado o contrato de seguro obrigatório.

Artigo 25.º

1 — A instauração e instrução de processos das contra-ordenações previstas no presente diploma são da competência da Direcção-Geral da Aviação Civil.

2 — É da competência do director-geral da Aviação Civil a aplicação das coimas previstas no presente diploma.

Artigo 26.º

1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima mínima de 100 000\$ e máxima de 1 500 000\$, colocar

em circulação ou fazer circular aeronave submetida ao regime de seguro obrigatório sem que este haja sido celebrado.

2 — Constitui contra-ordenação, punível com coima mínima de 50 000\$ e máxima de 100 000\$, pilotar aeronave submetida ao regime de seguro obrigatório sem se fazer acompanhar do respectivo certificado ou apólice comprovativos da sua existência.

3 — O montante máximo da coima a aplicar nos termos do n.º 1 do presente artigo não pode exceder os 200 000\$ no caso de o agente ser pessoa singular.

4 — O montante máximo previsto no n.º 1 do presente artigo será elevado para 3 000 000\$ em caso de dolo, quando o agente for pessoa colectiva.

Artigo 27.º

As acções judiciais destinadas ao ressarcimento de danos, nos termos previstos no presente diploma, deverão ser intentadas, à escolha do autor, no tribunal onde o transportador tenha o seu estabelecimento principal, filiais, sucursais ou delegações, ou no domicílio do proprietário ou explorador da aeronave, no tribunal do domicílio do lesado ou no tribunal do local onde se verificou o facto determinante dos danos.

Artigo 28.º

A remissão constante do n.º 2 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 19/82, de 28 de Janeiro, considera-se feita para o presente diploma.

Artigo 29.º

As competências atribuídas pelo artigo 23.º à Direcção-Geral da Aviação Civil serão exercidas, nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, pelos serviços regionais.

Artigo 30.º

O presente diploma entra em vigor em 1 de Janeiro de 1990.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de Maio de 1989. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Miguel José Ribeiro Cadilhe* — *Joaquim Fernando Nogueira* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Promulgado em 8 de Setembro de 1989.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 13 de Setembro de 1989.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

Portaria n.º 841/89

de 25 de Setembro

Através do Decreto-Lei n.º 234/89, de 25 de Julho, o Governo disciplinou o regime de acesso à actividade do transporte aéreo regular no interior do continente.

Estando o exercício da actividade condicionado, entre outros requisitos, à constituição de um capital so-