

- c) Algum passageiro embarcado possa constituir perigo para a segurança do voo, nomeadamente quanto à perturbação da ordem de bordo;
- d) A carga da aeronave ultrapasse os limites permitidos ou, pela sua natureza ou falta das regulamentares precauções no seu transporte, possa implicar riscos para a segurança do voo;
- e) A aeronave não satisfaça as condições mínimas tecnicamente exigíveis.

Art. 9.º — 1 — O comandante, em casos devidamente justificados, poderá fazer antecipar ou atrasar a saída de um voo ou desviar o percurso normal daquele, mesmo depois de já iniciado.

2 — Qualquer dos procedimentos referidos no número anterior poderá ter lugar, nomeadamente, em algum dos seguintes casos:

- a) Existência ou previsão de fenómenos atmosféricos ou catastróficos que ponham em perigo a integridade da aeronave ou a segurança das pessoas e bens a bordo;
- b) Existência ou justificada previsão de situações sociais ou políticas que assim o determinem.

Art. 10.º — 1 — O comandante pode exigir a execução de medidas específicas de segurança, antes do início do voo, quando, em seu entender, tal segurança não esteja devidamente garantida.

2 — O comandante deve previamente ser informado de qualquer medida especial ou excepcional de segurança que seja determinada pela autoridade competente ou pela empresa transportadora, assim como da causa que a motiva.

Art. 11.º — 1 — O comandante acatará as competentes instruções dos serviços oficiais de controle do tráfego aéreo, a não ser que da execução das mesmas possa resultar perigo para a segurança da operação.

2 — No caso previsto no número anterior, o comandante adoptará o procedimento que tenha por adequado, dando-o a conhecer aos referidos serviços logo que possível.

Art. 12.º Sempre que esteja em causa a segurança da operação, o comandante não deverá abandonar o exercício das suas funções sem ter adoptado ou promovido todas as medidas adequadas à salvaguarda das pessoas e bens sob a sua responsabilidade.

Art. 13.º O comandante, em casos de força maior devidamente justificados, poderá suspender um tripulante das suas funções a bordo ou encarregá-lo temporariamente de outras distintas daquelas para que foi nomeado e para as quais esteja devidamente habilitado.

Art. 14.º O comandante, por razões estritas de segurança, que justificará, poderá adoptar procedimentos contrários àqueles regularmente determinados.

CAPÍTULO III

Da responsabilidade

Art. 15.º — 1 — O comandante será responsável criminal, civil e disciplinarmente nos termos da lei e do presente Estatuto.

2 — Sem prejuízo do disposto nos demais preceitos legais aplicáveis, o comandante não é responsável:

- a) Pelo embarque, desembarque e presença a bordo de quaisquer indivíduos com inobservância das regras legais relativas à entrada, permanência ou saída de pessoas do País;
- b) Pelo não acatamento da lei quanto ao embarque, desembarque, transporte, manuseamento e detenção a bordo de quaisquer bens ou mercadorias.

3 — Não é aplicável o disposto no número anterior quando os mencionados factos forem do conhecimento do comandante.

4 — O comandante não é responsável pelas consequências:

- a) Do incumprimento das ordens por ele regularmente emitidas;
- b) Das decisões que tome no exercício das suas funções sempre que aquelas sejam resultado da inexactidão dos dados ou informações fornecidos por terceiros regularmente obrigados a emití-los.

Art. 16.º Aplicam-se ao comandante os limites de responsabilidade civil previstos na lei a favor do operador de transporte aéreo.

Art. 17.º — 1 — Sem prejuízo do preceituado no artigo 15.º, o comandante titular de uma licença emitida pela autoridade aeronáutica portuguesa poderá ser suspenso do exercício das respectivas funções até ao limite máximo de 6 meses, por infracção ao disposto no presente Estatuto, em conclusão de processo instaurado para esse fim e após audição sobre a matéria da acusação, sendo-lhe garantido o exercício do direito de defesa.

2 — O comandante titular de uma licença emitida por autoridade aeronáutica de outro Estado poderá ser suspenso do exercício de funções no espaço aéreo ou em território nacionais, até ao limite e nos termos previstos no número anterior.

3 — A entidade competente para a instrução do processo e subsequente aplicação da suspensão prevista nos números anteriores é a Direcção-Geral da Aviação Civil, sendo a sanção graduada de acordo com a infracção cometida.

4 — Das decisões proferidas ao abrigo das disposições constantes do número anterior caberá recurso hierárquico para o Ministro do Equipamento Social.

O Ministro do Equipamento Social, *João Rosado Correia*.

Decreto Regulamentar n.º 20/84

de 27 de Fevereiro

O Decreto Regulamentar n.º 8/82, de 27 de Fevereiro, sujeitou a medidas preventivas, pelo prazo de 2 anos, a área aprovada para localização das novas instalações para a Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra.

Considerando que ainda não estão reunidas as condições indispensáveis ao início do respectivo processo de aquisição, é conveniente manter as providências fixadas pelo Decreto Regulamentar n.º 8/82.

Assim, ao abrigo do disposto na parte final do n.º 1 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 794/76, de 5 de Novembro, o Governo decreta, nos termos da alínea c) do artigo 202.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º É prorrogado por 1 ano o prazo de vigência das medidas preventivas estabelecidas no Decreto Regulamentar n.º 8/82, de 27 de Fevereiro.

Art. 2.º O presente diploma produz efeitos a partir de 28 de Fevereiro de 1984.

Mário Soares — Carlos Alberto da Mota Pinto — João Rosado Correia.

Promulgado em 16 de Fevereiro de 1984.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTONIO RAMALHO EANES.

Referendado em 21 de Fevereiro de 1984.

O Primeiro-Ministro, *Mário Soares*.

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

ASSEMBLEIA REGIONAL

Decreto Legislativo Regional n.º 1/84/M

Controle público da riqueza dos titulares de cargos políticos

A Lei n.º 4/83, de 2 de Abril, obriga os titulares de cargos políticos a declararem os bens e rendimentos pessoais, quer à entrada quer à saída do exercício de funções.